Anno 104 - Numero 16

Lire 70 (spedizione in abbon. post. Gr. 1/70) Abbon. Italia (c.c.p. 2/1300): anno L. 18.000, semestre 9350, trimestre 4850 - Estero: anno L. 29.000, semestre 14.850, trimestre 7600

REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE, TIPOGRAFIA: 10126 TORINO, VIA MARENCO 32 Centralino telefonico autom. 65.68 - Telex 21.121

LA STAMPA

Venerdì 23 Gennaio 1970

Inserzioni: ETAS KOMPASS PUBBLICITA' SpA
10100 Torino, via Roma 80 - Telefono 636.063
10126 Torino, via Marenco 32 - Tel. 636.063
20122 Milano, via Cerva 35 - Telefono 790.121
00198 Roma, via Po 12 - Telefono 854.819
16122 Genova, v. E. De Amicis 2 - Tel. 595.632

Il giornale si riserva in ogni caso il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione

Pubblicità: L. 750 il mm (posiz. o date rigore aum. 20%) - Occasionali 850 il mm - Notiziari Aziende, Ricerche personale L. 800 il mm - Finanziari, Legali L. 1100 il mm - Necrologi L. 700 la parola, grassetti il doppio - Echi L. 1600 la linea - Economici: vedere rubriche - Copie arretrate: prezzo doppio - Estero (spedizione aerea con asterisco): *Argentina; *Australia cs. 40; Austria sc. 5; Belgio fr. 8; *Brasile ncrs. 1,50; *Canada cents 35; *Congo M. 12; *Danimarca kr. 1,40; Egitto pt. 9; *Etiopia D.E. 0,60; *Finlandia Fmk 1; Francia n.fr. 0,90; Germania D.M. 0,70; *Ghana sh. 2; *Grecia dr. 7; *Inghilterra sh. 1,6; *Iran ris. 22; *Israele L. 1; Jugoslavia din. 180; *Kenia sh. ...; *Libano p.l. 90; *Libia pts. 6; *Lussemburgo fr. 8; *Malta d. 10; *Messico Ps. 5; *Nigeria sh. ...; Norvegia kr. 1,40; *Olanda cents 70; Polonia zl. 4,30; Portogallo esc. 7; *Romania lei ...; *Somalia so. 1,50; Spagna pst. 13; *Sud Africa rand 0,27; *Svezia kr. 1,25; Svizzera frs. 0,70; *Tunisia mill. 100; *Turchia l.t. 2; *Uruguay sh. ...; *USA cents 35; Venezuela BS 1,50

Un colloquio sulla crisi comunista

Aron giudica la svolta di Sartre e Garaudy

"Che posso dirle? Che ci hanno messo un mucchio di tempo a capire certe cose, e che hanno una faccia tosta straordinaria"

(Dal nostro inviato speciale)
Parigi, 22 gennaio.

Avevo telefonato a Raymond Aron chiedendogli un colloquio per parlare di Sartre e di Garaudy, e delle loro violente critiche al comunismo sovietico. Il sociologo-economista ha risposto: *«Che cosa potrò dirle? Che ci hanno messo un mucchio di tempo a capire certe cose, e che hanno una faccia tosta straordinaria».*

Nel colloquio che abbiamo avuto oggi, Aron ha precisato il suo giudizio su Sartre anticomunista dicendomi: *«Da ormai 20 o 25 anni, Sartre crea ad ogni istante una nuova teoria generale, dimenticandosi puntualmente della precedente teoria generale che aveva sviluppato con la stessa convinzione. Il suo testo su* Il comunismo che venne dal freddo *è un buon testo: ma tutti avevano già detto queste cose da quindici anni.*

«Se l'esperienza cecoslovacca, come egli dice, è stata il rifiuto di accettare il socialismo che veniva dal freddo, bisogna dire che questo socialismo era arrivato nel 1948, e che aveva infierito, fra il '48 e il '67, senza che Sartre per tutto questo tempo se ne occupasse. Aveva invece scritto migliaia di parole, e usato tonnellate di inchiostro, per giustificare il socialismo che veniva dal freddo: e oggi ha l'impudenza straordinaria di fare la critica di quello che aveva giustificato per vent'anni, senza cominciare dal principio, cioè dall'autocritica. Quello che è veramente insopportabile per chi ha il senso della verità, è che un uomo come Sartre si permetta di criticare tutto, meno i suoi errori».

Raymond Aron, che aveva espresso un giudizio fortemente critico sul «maggio» francese e sulla «Nuova sinistra» anarchizzante in un famoso *pamphlet* dell'estate 1968 (*La révolution introuvable*), osserva che Jean-Paul Sartre, all'epoca degli avvenimenti di maggio, *«si era riconosciuto negli studenti rivoluzionari anarchici».* Continua Aron: *«Oggi, Sartre vuole flirtare con la "Nuova sinistra". Teme soprattutto di perdere il contatto con l'ultima ondata della gioventù rivoluzionaria. Non ha mai paura di perdere il contatto con la verità, ha soltanto paura di perdere contatto con l'ultima moda».*

Questi severi giudizi sono indicativi della sensazione provocata nella cultura francese dall'ultimo testo sartriano e dal libro antisovietico dell'ideologo comunista Garaudy (*Le grand tournant du socialisme*). A proposito di quest'ultimo, Aron mi ha detto: *«Egli si comporta come se volesse farsi espellere dal partito comunista, e penso che ci riuscirà».*

Le teorie della «Nuova sinistra», rivoluzionaria e anarchizzante — osserva ancora Aron — *«hanno più affinità spirituale col pensiero autentico di Sartre di quanta ne avesse il partito comunista».* Sartre *«aveva dovuto farsi violenza per giustificare il partito comunista partendo da una filosofia della libertà».* Aron riconosce, come l'elemento più valido nell'ideologia della «Nuova sinistra», la critica culturale. *«Non c'è dubbio* — mi ha detto — *che la società industriale moderna porti con sé delle tensioni psicologiche e delle frustrazioni umane che la "Nuova sinistra", come molti altri prima, ha il merito di riconoscere e denunciare».* Anche se i progressi economici degli ultimi 25 anni sono stati superiori alle speranze dei più ottimisti, questa è *«una società incompiuta»*, non è ancora veramente una «società dell'abbondanza», e la ripartizione del reddito rimane insoddisfacente.

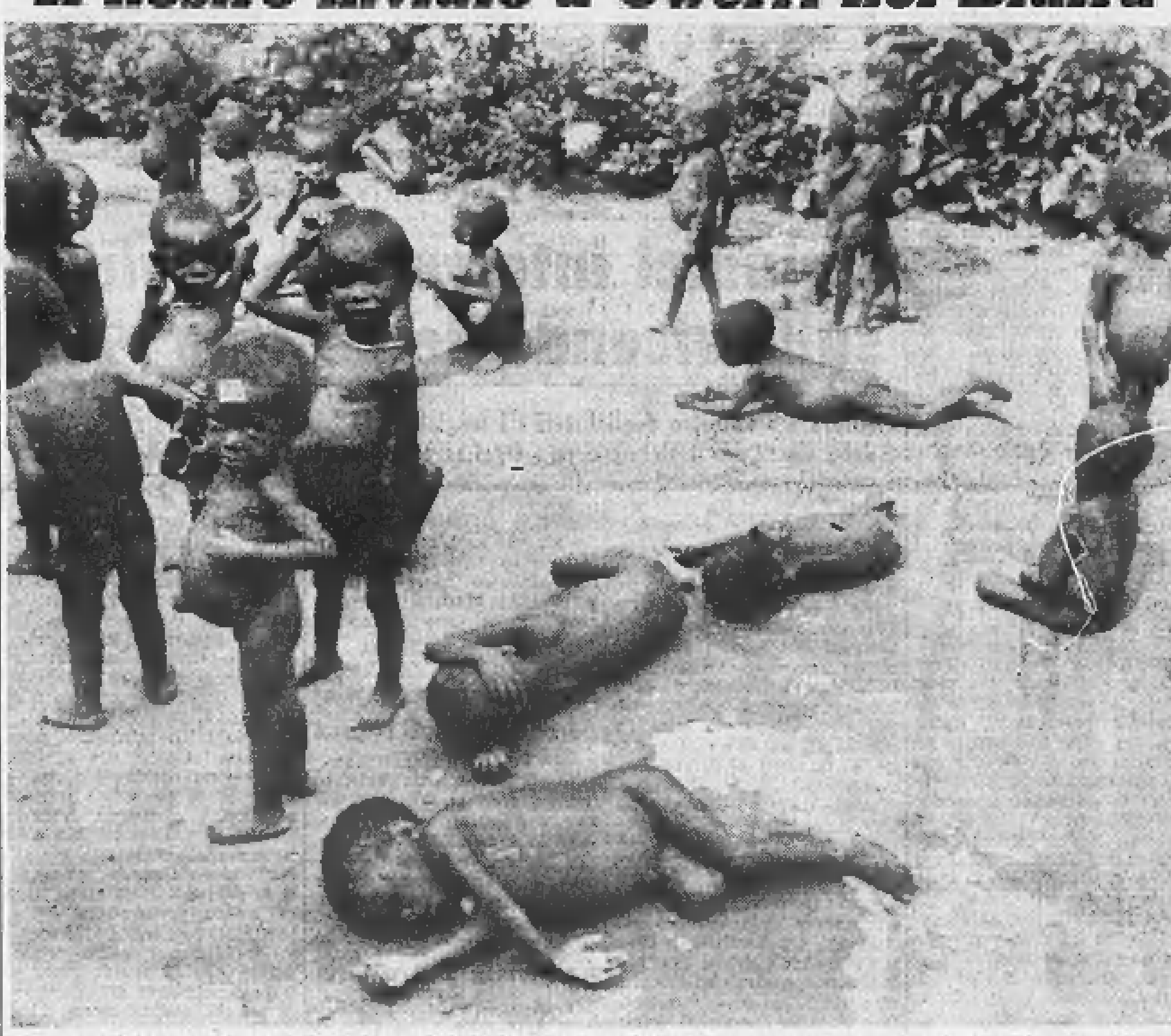
«L'individuo — mi dice Aron — *non ha la sensazione di poter determinare la marcia di questa società dalle dimensioni mostruose. Certo, come la società occidentale ha assorbito una parte delle critiche socialiste, riuscendo ad elevare il livello di vita operaio ed a ridurre le crisi e le depressioni, assorbirà anche una parte delle critiche della "Nuova sinistra", modificando l'organizzazione troppo gerarchica e autoritaria delle imprese, attenuando la rigidezza della burocrazia, rispettando la legge dell'eguale dignità degli uomini. Ma credo che continueremo ad attraversare un periodo di insoddisfazioni: quelle provocate dalle imperfezioni della società industriale si cumuleranno con quelle dovute alla società post-industriale. Tuttavia, la "Nuova sinistra" non ha, per questi mali della società industriale, una ricetta miracolosa. Nessuno l'ha».*

Il giudizio di Aron sul maggio francese rimane severo. Ne parla come di un *«episodio burlesco della storia francese»*, nel quale *«tutti hanno giocato al "come se"». «Certi miei colleghi si sono comportati come se fossero Robespierre, gli studenti come se conquistassero la Bastiglia, io come se fossi Tocqueville. Ha detto un gesuita che gli studenti prendevano la parola come se prendessero la Bastiglia, ma uno psicoanalista parlerebbe di questo fenomeno come di repressione infantile: solo i bambini credono che prendere la parola equivalga a prendere la Bastiglia. Ecco perché tutto finì con un discorso di tre minuti di De Gaulle, che diceva: "Ragazzi, tornate in classe, la ricreazione è finita". E tutti sono tornati in classe».*

Il risultato politico del maggio che Aron deplora più vivamente è il gravissimo indebolimento della sinistra moderata, che oggi *«non esiste quasi più».*

Arrigo Levi

Il nostro inviato a Owerri nel Biafra



Owerri, Biafra. Bimbi Ibo, affamati e malati di dissenteria, affollano il «reparto maternità» di Port Harcourt. In questo ospedale se ne sono ricoverati circa 600 (Telefoto A. P. - A pagina 3 il servizio del nostro inviato a Owerri)

Battuta d'arresto nelle trattative per il centro-sinistra

Rinviato a martedì l'incontro decisivo per il nuovo governo

Nella riunione di ieri tra i quattro segretari le discussioni si sono arenate su due punti: Giunte locali e programma governativo - Il psi non assicura di estendere il centro-sinistra alle Regioni, alle Province, ai Comuni - Per il programma, i socialisti vorrebbero concordare un impegno globale prima che si apra la crisi; il psu chiede di lasciare maggiore spazio al presidente che sarà designato dal Capo dello Stato

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

Dichiarazioni evasive dei segretari dei partiti di centro-sinistra hanno concluso il nuovo vertice per la formazione del governo a quattro. «Abbiamo proseguito nell'esame dei problemi — ha detto il socialista De Martino — su alcuni sono stati raggiunti chiarimenti positivi mentre su altri vi sono diversità di vedute». *Ferri (psu) ha detto che la sua dichiarazione corrispondeva a quella di De Martino, precisando poi che «ovviamente» si era parlato del problema delle Giunte negli enti locali. Forlani (dc) ha comunicato che martedì ci sarà un'altra riunione «al termine della quale credo si potranno trarre gli elementi per un giudizio degli organi direttivi dei partiti». La Malfa ha detto di sperare che quella di martedì sia l'ultima riunione dei segretari.*

Note ufficiose di commento delle segreterie hanno poi precisato che nelle due ore d'incontro presso la sede dc di piazza del Gesù la discussione si è frammentata su numerose questioni, senza giungere a soluzioni.

Per le giunte regionali in crisi nella Sicilia e nella Sardegna i democristiani e i socialisti avrebbero confermato la loro volontà di rifare il quadripartito; i socialdemocratici, prendendo atto dell'impegno, si sono riservati di vederne i risultati concreti. Più difficile è apparsa la situazione del Trentino-Alto Adige, dove c'è una maggioranza numerica dc-svp (partito altoatesino) che la dc vuole allargare a psi e psu. I socialisti della regione non vogliono però entrare nella giunta insieme con i socialdemocratici. De Martino avrebbe ricordato che lo statuto del psi garantisce un'ampia autonomia di decisione alle federazioni e che dal centro si può influire solo fino ad un certo punto.

E' stata allora affacciata la questione più generale delle giunte che si potranno formare dopo l'elezione dei consigli regionali a primavera. Nelle regioni dove c'è maggioranza relativa pci-psiup (Toscana, Emilia, Umbria) i socialisti faranno giunte di sinistra? Forlani ha detto che la linea generale deve essere quella di fare la campagna elettorale per il quadripartito, ma non ha assunto una posizione rigida.

Una nuova difficoltà è insorta quando De Martino ha cercato di spostare la discussione sul programma del governo. I socialdemocratici hanno detto che i segretari avrebbero potuto al massimo concordare un inquadramento politico del programma, mentre la definizione dei singoli impegni deve essere lasciata alla trattativa del presidente che sarà designato dal Capo dello Stato. De Martino ha replicato che i socialisti vogliono un impegno globale, sulla linea politica e sul programma.

Divisi su questi punti, i quattro segretari non hanno potuto convocare per sabato, come si prevedeva, il loro nuovo incontro, ma hanno dovuto spostarlo a martedì, contando di impiegare i giorni disponibili per trovare punti di contatto e di intesa. Gli ambienti ufficiosi, fino a ieri piuttosto ottimisti, si mantengono oggi riservati. Si parla anche molto della data della crisi governativa. La dc ricorda che è sempre valido l'impegno di aprire la crisi soltanto quando sarà pronto il nuovo governo di coalizione. Dell'andamento dei colloqui anche in rapporto alla vita del governo hanno parlato oggi il Presidente del Consiglio Rumor e l'on. Forlani.

Il «sì» o il «no» per il governo a quattro maturerà soltanto alla fine della prossima settimana, come hanno detto i segretari. Dopo l'incontro di martedì, si riuniranno le direzioni dei partiti per valutare i risultati. La decisione, come ha precisato La Malfa, spetta anzitutto alla dc. La decisione, si osserva, avrà conseguenze anche per gli accordi sulle Regioni, su quando eleggerle e su come organizzarle. Della legge finanziaria regionale la Camera continua, sia pure assai faticosamente, ad approvare gli articoli (oggi si è arrivati all'approvazione dell'articolo 7).

Fausto De Luca

Roma. Forlani, De Martino, La Malfa e Ferri (Tel. Ansa)

Le agitazioni avevano bloccato 200 navi

Accordo per i marittimi Nuovi scioperi dei tram

Il contratto dei marittimi interessa 40 mila lavoratori dell'armamento privato - Oggi Rumor esamina con Donat-Cattin la vertenza dei parastatali

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

I quarantamila marittimi dell'armamento privato hanno da oggi un nuovo contratto nazionale. E' stato firmato dalle associazioni degli armatori privati e dai sindacati al termine di una intensa serie di trattative, durante le quali numerosi scioperi articolati hanno bloccato nei porti oltre duecento navi. L'accordo prevede: 1) il trasferimento delle disposizioni contenute nello statuto dei diritti dei lavoratori nel nuovo contratto e il riconoscimento della rappresentanza sindacale sulla nave; 2) un aumento di 14.000 lire mensili ai comandanti, 13.000 ai primi ufficiali, 12.000 ai secondi ufficiali, 11.000 ai terzi ufficiali e sottufficiali, 10.500 ai marinai e 8500 ai garzoni; 3) la riduzione dell'orario di lavoro da 44 a 40 ore nell'arco di diciotto mesi.

Altri benefici riguardano il conglobamento della contingenza e delle indennità per i sottufficiali, le promozioni di alcune qualifiche e la maggiorazione dei compensi per servizi particolari. Il periodo di imbarco è stato ridotto da 13 a 12 mesi per tutti i marittimi, ufficiali compresi. Per i lavoratori delle navi passeggeri e dei traghetti è stata stabilita una forma di contrattazione integrativa.

L'intesa riguarda, nel dettaglio, i marittimi imbarcati su navi di società aderenti alla Confitarma, all'Associazione degli armatori di Genova, all'Associazione degli armatori meridionali e alla Federazione Navalpiccola. Con altra intesa sono stati definiti i miglioramenti economici e normativi per i marittimi delle società sovvenzionate minori (Toscana), Snam di Napoli, Navisarma di Messina, Sirena di Trapani, linee marittime dell'Adriatico, navigazione Alto Adriatico di Trieste. Proseguono le trattative per i contratti dei rimorchiatori, del naviglio minore e degli amministratori.

Si allarga l'agitazione nel settore dei trasporti. Gli autoferrotranvieri sciopereranno domani in tutta Italia per alcune ore secondo le decisioni adottate dalle organizzazioni provinciali della categoria. Nei prossimi giorni sarà deciso un ulteriore inasprimento. Mentre oggi la Uil ha proclamato lo «stato di agitazione» dei trentamila addetti ai servizi di autolinee extraurbane in concessione gestiti da aziende private.

L'Associazione nazionale delle autolinee in concessione (Anac) cerca di dilazionare — osserva la Uil — il più possibile l'inizio delle trattative per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro, scaduto il 31 dicembre. I dipendenti delle autolinee rivendicano migliori condizioni retributive, una più razionale strutturazione legislativa e tecnica dei pubblici trasporti, la perequazione delle vecchie pensioni, l'aggiornamento della previdenza.

Si preannunciano manifestazioni di protesta nel settore elettrico. I rappresentanti dei sindacati degli elettrici aderenti alla Cgil, alla Cisl e alla Uil hanno espresso un giudizio negativo sulla posizione assunta dall'Enel. *«La chiusura anche in ordine a determinate richieste qualificanti che non comportano costi e l'esiguità delle offerte economiche* — rilevano le organizzazioni sindacali — *pone in forse la possibilità di un concreto inizio delle trattative».*

Il presidente del Consiglio Rumor s'incontrerà domani con il ministro del Lavoro Donat-Cattin per un esame del riassetto autonomo dei parastatali. Alla riunione parteciperanno anche alcuni esponenti dei dicasteri finanziari. E' stato, pertanto, rinviato a sabato l'incontro che doveva aver luogo nel pomeriggio di oggi al ministero del Lavoro tra il sottosegretario Rampa e i sindacati dei parastatali.

g. f.

Donat-Cattin insedia il presidente dell'Enasarco

Per la sua nomina c'erano state polemiche tra il ministro del Lavoro e la Cisl

Roma, 22 gennaio.

Il ministro del lavoro Donat-Cattin è intervenuto oggi alla cerimonia dell'insediamento del nuovo presidente dell'Enasarco (Ente nazionale assistenza agenti e rappresentanti di commercio), on. Vincenzo Marotta.

Durante la cerimonia si è avuta l'eco delle polemiche di questi giorni tra la Cisl e il ministro del Lavoro proprio in relazione alla nomina dell'on. Marotta. E' stato lo stesso neo-presidente dell'Enasarco ad accennarvi quando, nel suo discorso, ha detto che la sua *«modesta persona non rimane depressa, ma spronata dalle recenti infondate, ingiuste ed astiose polemiche».*

Marotta ha citato l'art. 9 del decreto presidenziale del 22 giugno 49 n. 388 il quale sancisce che la nomina del presidente spetta per legge al ministro del Lavoro. Si è scusato per il *«pedestre richiamo»*, ma — ha detto — *«si è reso necessario in seguito alle false polemiche».*

(Ag. Italia)

IL SOMMARIO

Primo rapporto dal Biafra: il nostro inviato Sandro Viola ad Owerri, ultima città caduta **pag. 3**

Gli impianti Fiat nel Mezzogiorno: decise le località dove sorgeranno **pag. 10**

I rapporti tra le due Germanie: messaggio di Brandt a Pankow; altri blocchi sulle strade per Berlino **pag. 11**

Tre mesi per i «mondiali»: i giovani calciatori che puntano alla maglia azzurra **pag. 13**

Liguria regione aperta: inchiesta nelle quattro province di Genova, La Spezia, Savona ed Imperia **pagg. I-XII**

Cronaca cittadina	4, 5
Spettacoli	6, 7
Dall'interno	2, 5, 8, 9
Economia	10
Dall'estero	11
Viaggi e vacanze	12
Sport	13, 14
Ultime notizie	15
Uomini e religioni	2
Posta Nord-Sud	5
Analisi dall'interno	8
Analisi dall'estero	11
Nord-Sud sportivo	14

Fulminea azione d'un "commando" nel Golfo di Suez

Israele occupa un'isola egiziana

Breve combattimento: 17 morti e 41 prigionieri fra gli arabi, tre uccisi fra i soldati di Tel Aviv Affondate due siluranti del Cairo - Gli israeliani si sono impossessati di una stazione radar

(Nostro servizio particolare)
Tel Aviv, 23 gennaio.

Paracadutisti israeliani calati da elicotteri hanno occupato oggi l'isoletta strategica egiziana di Shadwan che controlla l'accesso al Golfo di Suez. Al tramonto Shadwan era ancora nelle loro mani, ma un portavoce dell'esercito ha categoricamente negato che l'occupazione possa essere permanente.

Nei combattimenti diciassette egiziani sono stati uccisi e altri 41 membri della guarnigione si sono arresi e sono stati portati prigionieri in territorio israeliano. Gli attaccanti hanno avuto, secondo un comunicato ufficiale, tre morti e sei feriti. Il testo aggiunge che gli israeliani si sono impossessati di varie installazioni, compresi impianti «radar». Non è chiaro se i «radar» verranno trasferiti in Israele.

Durante lo scontro aerei israeliani hanno attaccato e affondato due motosiluranti egiziane «P138» che si dirigevano verso l'isola. Le due imbarcazioni avevano un equipaggio di 20 uomini ciascuna ed erano armate di siluri e cannoni binati. Aviazione e marina israeliane hanno appoggiato l'azione dei paracadutisti, iniziatasi alle nove del mattino. I «commandos» sono calati sull'isola, mentre la guarnigione dei difensori era concentrata in vicinanza della riva meridionale, presso un faro.

Shadwan è la maggiore d'un gruppo di isolette coralline dello Stretto di Gubal, tra il Mar Rosso e il Golfo di Suez, circa 30 chilometri a sud dell'estremità meridionale del Sinai occupato: è lunga una dozzina di chilometri e larga meno di due. Scendendo dalle colline verso la guarnigione egiziana i paracadutisti hanno invitato gli avversari alla resa con altoparlanti. Alcuni dei difensori sono fuggiti sulle alture, ma gli altri hanno opposto resistenza. L'isola era comunque sotto controllo israeliano alle tre del pomeriggio. Gli egiziani rifugiatisi sulle colline hanno cominciato ad arrendersi verso il tramonto: così afferma il comunicato israeliano.

La cattura di 41 egiziani rafforzerà la posizione di Israele nei negoziati in corso per la restituzione di un suo ufficiale fatto prigioniero da un «commando» del Cairo in un «raid» attraverso il canale di Suez. Fino ad oggi Israele disponeva solo di quattro prigionieri, catturati insieme con una installazione «radar» completa il mese scorso in un attacco sulla costa del Mar Rosso. Gli egiziani si sono abituati a scambi di pochi israeliani contro molti dei loro. Il colonnello Rafael Efra, portavoce delle forze armate israeliane, ha detto che l'operazione odierna si inquadra nel contesto delle *«correnti iniziative militari in conseguenza della decisione egiziana di rinunciare alla tregua».*

Copyright di «The Times» e per l'Italia de «La Stampa»

Per i «Mirage» alla Libia

Israele indignata dal «cinismo» francese

(Dal nostro corrispondente)
Gerusalemme, 22 gennaio.

A parte un breve comunicato pubblicato dal ministero degli Esteri israeliano, il solo commento che si è potuto ottenere negli ambienti ufficiali di Gerusalemme sulle dichiarazioni di Debré è stato quello di un'importante personalità politica, che ha affermato: *«Siamo confusi da tanto cinismo».*

A Gerusalemme ci si rifiuta di dare importanza alla grave accusa di Debré contro il governo israeliano e l'ammiraglio Limon, che — secondo Parigi — hanno sorpreso la buona fede francese a proposito dell'affare delle vedette di Cherbourg. La polemica sollevata ad arte dal ministro della Difesa di Parigi, si dichiara, serve a richiamare l'attenzione su un argomento secondario, mentre il governo francese fornisce armi agli arabi, destinate notoriamente a combattere Israele.

La protesta israeliana si baserà quindi unicamente sulla fornitura d'armi alla Libia e all'Irak. Scopo di tale protesta sarà essenzialmente quello di spingere gli americani ad aumentare le loro forniture militari ad Israele, al fine di preservare l'equilibrio delle forze che essi stessi considerano minacciato dagli aiuti francesi agli arabi. La stampa israeliana scrive che la Francia si è assunta pesanti responsabilità, accelerando la corsa agli armamenti e allineandosi completamente con la politica dell'Unione Sovietica nei confronti dei Paesi arabi.

Franco Martini

(A pag. 11: *Bagno di sangue a Bagdad, 35 giustiziati come traditori*).

Le critiche ai giudici

La relazione del procuratore generale fiorentino Mario Calamari suscita gravissimi interrogativi, proprio perché le affermazioni che egli ha fatto sono meditate e responsabili, e non provengono da ambienti di cieca e sorda reazione, ma da uno di coloro che io considero davvero uno degli «ultimi giusti» di questo strampalato Paese. Intendo quindi accostarmi alle sue parole con il più vivo rispetto, e con l'amicizia che mi lega a lui da decenni.

Voglio occuparmi qui del punto focale del suo discorso, quello che svela il nodo centrale della sua argomentazione: alludo allo sdegnoso rifiuto delle critiche alla magistratura «in corso d'opera», da parte almeno dei «non addetti ai lavori». Mario Calamari ha voluto *«denunciare pubblicamente il clima di intolleranza e di aperta intimidazione»* che si sarebbe creato nei confronti dei giudici e dei pubblici ministeri (almeno in Toscana), rivelando l'esistenza, nientemeno, di *«una manovra a largo raggio, di una violenza senza precedenti da quando il fascismo è caduto... diretta ad intimidire i magistrati del distretto e a costringerli a tradire il loro compito, che è quello di imporre il rispetto della legge»*.

Sono parole gravi; è una denuncia senza uguali, forse, nella storia della magistratura italiana: se fosse fondata, ci sarebbe davvero da temere, in Toscana, per le nostre persone e le nostre proprietà, secondo un detto tradizionale.

Mario Calamari precisa poi che la magistratura non intende peraltro sottrarsi ad ogni censura, ma è disposta a sottostarvi a patto che essa sia esercitata solo a processi ultimati e (questo è detto implicitamente, ma chiaramente) solo da parte di gente del mestiere. Ad esempio, la giunta comunale di Pisa viene rudemente criticata perché *«si è permessa di deprecare»* il mancato intervento del pubblico ministero, che forse avrebbe potuto evitare i luttuosi incidenti dell'ottobre 1969.

Questo episodio merita un cenno di chiarimento. Come Gigi Ghirotti ha ricordato su queste colonne il 2 gennaio u. s., tale «deprecazione» fu espressa dall'organo comunale pisano con ampia motivazione, che lamentava l'inerzia del P. M. di Pisa, richiesto inutilmente di un intervento preventivo dal sindaco. In risposta alla «deprecazione», Mario Calamari chiese al Consiglio superiore della magistratura di valutare la «correttezza costituzionale» del comportamento del Comune — organo (secondo lui) con *«funzioni esclusivamente amministrative»* — tendente ad *«interferire sull'autonomia e sull'indipendenza dei magistrati»*.

Il Consiglio non rispose; ma a noi fu facile rispondere a Calamari anzitutto contestando la natura solo amministrativa del Comune e ricordandogli che tutta la dottrina (fino a Santi Romano e a Costantino Mortati) riconosce al Comune la natura di una comunità politica, i cui organi quindi sono autorizzati non solo a svolgere attività amministrativa, ma anche ad esprimere i giudizi politici del popolo del Comune stesso; e poi contestando ancor più fermamente che una tale manifestazione (del resto più di dolore, dato ciò che poi accadde, che di critica) potesse mai costituire, né nell'intenzione né tanto meno negli effetti, un'interferenza sull'autonomia e indipendenza dei magistrati.

In verità, infatti, esistono ormai regole ben consolidate (di costume ma anche di giuridica consuetudine) secondo le quali: *a*) è lecito ai giuristi commentare e criticare le sentenze anche prima che vengano definitive; *b*) è lecito ai giuristi e addirittura agli organi disciplinari sottoporre a critica l'operato dei pubblici ministeri prima che i processi si concludano anche in primo grado (si pensi ai tre magistrati del pubblico ministero di Milano messi sotto processo disciplinare per i loro atti e le loro omissioni nel caso Riva); *c*) è lecito ai giornalisti descrivere e criticare i processi in corso e le sentenze che ne promanano, entro i limiti del «vilipendio».

Ma allora è un ovvio corollario quello secondo cui anche la pubblica opinione può esprimersi nella stessa materia; e la pubblica opinione si identifica col popolo di un Comune, nel caso nostro col popolo di Pisa e coi suoi legittimi e democratici rappresentanti. Dirò di più: il Comune di Pisa rappresenta un popolo, Mario Calamari rappresenta solo sé stesso.

Quanto vo dicendo è tanto vero, che stiamo abituandoci a tollerare giudizi sulla magistratura anche provenienti da organi costituzionali che, per i legami che hanno con essa, a mio fermo parere non sono legittimati a pronunziarli. Alludo, per chiarezza, al famoso telegramma che nel 1963 Antonio Segni inviò (quale presidente del Consiglio superiore della magistratura) al presidente della Cassazione per compiacersi di una sentenza con cui il Tribunale di Roma aveva condannato certi edili che avevano scioperato; alludo anche, sia pure con diversa valutazione, ai telegrammi che Giuseppe Saragat inviò per la morte di Annarumma e per l'efferata strage del 12 dicembre 1969. Comunque, ben vengano da qualsiasi parte i commenti e le esortazioni alla magistratura in nome della libertà.

Tornando alla grave denunzia di Calamari circa l'intolleranza e l'intimidazione di cui sarebbero oggetto i giudici, colpevoli siamo noi giuristi e pubblicisti, è il popolo di qualche città italiana grande o piccola? Non possiamo davvero crederlo. Giustamente ci si è domandati se seriamente può dirsi che un articolo di una rivista o di un giornale, o un ordine del giorno di un Consiglio comunale, possano ritenersi suscettibili di turbare la serenità dei giudici. Chi esprime diverso pensiero non si avvede di dare un giudizio assai amaro e pessimistico sui giudici italiani, che davvero non lo meritano. Quando Segni elogiò i giudici romani, scrissi che un tale elogio doveva essere per loro ben imbarazzante, perché aveva per motivo il semplice riconoscimento di aver fatto il loro dovere, senza cedere a «influenze esterne»: oggi il discorso può essere lo stesso.

La relazione fiorentina si conclude con una vibrata mozione degli affetti: *«Noi siamo come in una cittadella stretta d'assedio, su cui sventola la bandiera della nostra indipendenza e dalla quale difendiamo l'ultimo baluardo delle pubbliche e private libertà»*. Se volessi seguire l'illustre amico su questo tono un poco enfatico, direi che molti di noi, che oggi lo critichiamo severamente nella sua difesa della magistratura come «torre d'avorio», come «casta di infallibili», più di venticinque anni fa, in tempi men leggiadri e più feroci, esponemmo la nostra vita, e quella dei nostri figli, — Mario Calamari ci era vicino spiritualmente, lo sappiamo — perché trionfassero proprio i principi di indipendenza dei giudici.

Ma insieme con essi volevamo che trionfassero anche quelli della libera espressione del pensiero, della libera critica, della libertà dalla paura anche nel dire ciò che si pensa sull'operato dei grandi e piccoli servitori dello Stato, che non debbono e non possono mostrarsi insofferenti perché posti su cattedre intangibili.

Paolo Barile

Proposte per abolire norme del codice penale

Riguardano reati d'opinione

Roma, 22 gennaio.

L'on. Carlo Fracanzani e altri dc hanno presentato alla Camera una proposta di legge per abolire alcune norme *«di chiara matrice autoritaria e fascista»* tuttora esistenti nel codice penale e riguardanti particolarmente reati di opinione.

I presentatori hanno motivato la proposta affermando che essa *«non pretende di portare ad una definizione organica del problema di reati di opinione e dei reati politici»*. (Ansa)

IL NOSTRO INVIATO AD OWERRI, ULTIMA CITTÀ CADUTA

Primo rapporto dal Biafra

Le dimensioni della tragedia crescono mentre si avanza, tra vaganti torme di profughi, verso l'«ultimo ridotto» del paese sconfitto - E' la terra della fame - L'esercito nigeriano si astiene dalle vendette e dai saccheggi; solo le ragazze sono vittime di violenze - Ma il cibo manca da giorni: non bastano pochi camion di viveri, assaliti dalla folla denutrita e dai fuggiaschi che abbandonano i rifugi nella foresta - Nemmeno il denaro serve più, perché la sterlina biafrana è fuori corso - Per evitare un'atroce carestia, è indispensabile che il governo di Lagos permetta massicci soccorsi internazionali

Onitsha. Distribuzione di viveri agli sbandati nella parte settentrionale dell'ex Biafra (Telefoto Associated Press)

(Dal nostro inviato speciale)
Owerri, gennaio.

C'è un gesto che fanno in molti, uomini e donne, soprattutto anziani. Si avvicinano, biascicano qualcosa, poi scostano un po', dalla cinta in giù, la veste o i pantaloni. Così compaiono i loro ventri flaccidi e incavati. I bambini fanno un altro gesto: si portano il pugno alla bocca, come se vi mettessero qualcosa dentro, e accennano a masticare. Mostrare il ventre incavato, mimare l'atto del mangiare, significano la stessa cosa: ho fame.

Si cominciano a vedere questi gesti molto presto di mattina, ad Aba. E' una giornata grigia, a tratti cade un po' di pioggia. Ad Aba siamo arrivati dopo dieci ore di attesa all'aeroporto di Lagos, un'ora e mezzo di aereo sino a Port Harcourt e altre due ore di camion. Abbiamo trascorso la notte al comando della diciassettesima brigata della Terza Divisione federale e, al mattino, ci siamo messi in viaggio verso Owerri. Il nostro è il primo gruppo di giornalisti che entra nel Biafra dopo la disfatta.

Prima di lasciare Aba facciamo una sosta alla periferia, nella zona del mercato. I rifugiati sono migliaia. Ibo che erano fuggiti quando i federali occuparono Aba quindici mesi fa, altri che sono appena emersi dalla foresta dove si erano nascosti durante l'offensiva. Questi ultimi non vengono a ricercare i pezzi di famiglia, le case lasciate al momento della fuga, ma perché qui (si mormora sulle strade, quando le torme di sbandati s'incontrano) c'è più cibo.

Ma gli Ibo non possono comprare niente, perché hanno soltanto moneta biafrana. Da giorni si aggirano tra i venditori con le loro sterline in mano, a mazzetti, e ogni tanto, quasi automaticamente ripetono il tentativo. Si accostano al venditore tendendo con una mano la moneta del Biafra, mentre con l'altra indicano la merce. Da giorni, regolarmente, il venditore scuote la testa per dire di no: così restano con la mano tesa, come storditi, a guardare i loro biglietti rosa e azzurri che non hanno più valore.

Una povera folla privata di tutto

E' uno degli aspetti più penosi del dramma. Questa gente possedeva sino a ieri una moneta, biglietti che valevano qualcosa, coi quali si poteva sopravvivere, e oggi hanno pezzetti di carta colorata che nessuno vuole. Al trauma della disfatta si aggiunge questo impoverimento subitaneo e totale, ineluttabile. Ora, prima di poter lavorare, guadagnare, comprare, potranno vivere soltanto di assistenza o di baratti.

Nella folla che sosta ai margini della strada, tra quelli che si aggirano incerti tra i banchetti dei venditori, si riconoscono facilmente i «borghesi»: gli impiegati, i proprietari di case, i commercianti; la classe media ibo, appunto, che è stata forse la prima ad apparire in Africa. Si riconoscono perché il bush (dove si sono nascosti durante la avanzata dei federali) li ha debilitati più a fondo degli altri, lasciando nelle loro vesti, nei volti, nel passo, i segni della sua durezza.

Da Aba, in un'ora, andiamo a Owerri. Il tempo di guardarci attorno, e diventa chiaro che i dubbi che avevamo espresso da Lagos non erano infondati: la polizia non è ancora venuta a sostituire l'esercito nel controllo delle zone occupate. Soldati armati si muovono a decine nelle strade, il mitra sulla spalla, una lunga daga al fianco. Si muovono da padroni, l'aria aggressiva (com'è naturale, migliaia di loro compagni sono caduti in questi due anni intorno ad Owerri), pronti ad alzare la voce per niente. Quando, a un tratto, scoppia una lite tra una donna e un ragazzo sui tredici anni (la donna lo accusa di averle sfilato danaro dalla tasca), è un caporale che si avvicina e, prima ancora che la donna abbia finito di dare la sua versione, volano i primi schiaffi sulla testa del ragazzo, schiaffi pesanti da soldato, un paio di calci con gli scarponi, senza che nessuno osi intervenire.

Eppure, fatti i conti, sentita la gente di Aba e di Owerri, il comportamento dei soldati federali può essere definito positivo. «Positivo» è una parola che scrivo in fretta, senza riuscire a trovarne, in questo momento, un'altra. Significa soltanto che i timori di dieci giorni fa, gli argomenti della propaganda biafrana, non avevano fondamento. Non si sono avuti episodi di violenza collettiva, fatti di sangue. E i saccheggi, che erano stati relativamente pochi nei primi giorni, ora stanno finendo.

Per il resto, «positivo» è una parola che non funziona più. I soldati si sono presi gli orologi, la birra, le sigarette che hanno trovato. Ma prima di ogni altra cosa, si sono prese le ragazze. Su questo punto le testimonianze concordano. Già ad Aba, soprattutto ad Owerri, poi a Oriu e a Uli, ci hanno raccontato decine di casi di stupro. Non era difficile crederci. Si [illegible] sulle strade (da Enekeku a Owerri, da Obuku a Uli) e sui bordi si vedevano case abbandonate dove bivaccavano pattuglie di soldati. Intorno al fuoco, curve sui pozzi, si muovevano ragazze giovanissime, preparando da mangiare, lavando panni. Non c'erano madri, fratelli, mariti: erano loro e i soldati. Una l'ho vista più tardi nel «bunker» d'una postazione antiaerea, sulla pista di Uli: lei, il soldato, un paio di scatolette di carne, nel silenzio della radura.

Vivono da anni solo di aiuti

A Owerri la situazione, dal punto di vista alimentare, è la più grave. E' qui soprattutto che la gente si affolla intorno al nostro camion, mostrando il ventre denutrito. Qui gli Ibo vengono sotto le fiancate del camion a decine, spingendosi l'un l'altro, e tendono in alto i loro mazzi di sterline senza valore. Poi, quasi farneticanti, propongono: «Vuoi cambiare la mia moneta? E' una buona moneta».

Hanno avuto luogo distribuzioni di viveri (dgari, un cereale che rappresenta la base della dieta in questa regione, fagioli, la polvere di uovo trovata nei magazzini biafrani) ma solo i primi giorni; adesso sono quarantotto ore che il cibo manca. Lo abbiamo accertato confrontando le risposte raccolte da ciascuno di noi. Bisognava tener presente, infatti, che gli Ibo sono stati sottoposti a una delle propagande di guerra più massicce e perfezionate, che sono degli sconfitti, che sono stati assistiti per oltre due anni dalle organizzazioni internazionali di soccorso, e che, per tutti questi motivi, possono essere indotti, non dico a fingere la loro miseria fisica (che appare evidente nei loro sterni da tavola anatomica, negli arti scarniti), ma a enfatizzare la mancanza di aiuti da parte dei federali.

La nuova paura dopo la guerra

Due giorni senza distribuzioni di cibo, comunque, sono molti, e il clima che grava su Owerri è drammatico. Certo la colpa della fame degli Ibo non si può far ricadere sui federali. Gli Ibo erano in guerra, una guerra per tanti versi insensata, ed erano due anni che affrontavano gravi privazioni. Ma i federali si stanno accollando una grande responsabilità: se insisteranno nel loro rifiuto di un apporto diretto, organizzativo, da parte dei Paesi che possono montare una macchina efficiente per la distribuzione degli aiuti, nel Central Eastern State moriranno molte persone. E' di queste morti che Lagos rischia di trovarsi colpevole.

Ci moviamo per le strade liberamente, avvicinando chi vogliamo, e la gente parla (dei furti, degli stupri, della fame) con i soldati a pochi metri, badando appena ad abbassare la voce. Più tardi andiamo al comando di brigata a sentire il tenente colonnello Opiola Akinrinade. E' un giovane sui trent'anni, e parla con grande franchezza. Sì, è vero, ci sono stati molti casi di stupro e altri di saccheggio. Ma che possono fare gli ufficiali? Venerdì scorso hanno fucilato un soldato sorpreso a rubare negli uffici della ex Radio biafrana. Il giorno prima ne avevano fucilato un altro per violenza carnale. Domenica un tenente ha incontrato un soldato che portava in una carriola un mucchio di roba trafugata da qualche parte, e in piena Owerri, il soldato piangeva, gli ha sparato un colpo di rivoltella in una gamba (queste notizie d'esecuzioni sommarie, anche in altre aree, mi verranno confermate più tardi dal generale Khan, rappresentante di U Thant in Nigeria). Più di questo, dice il colonnello della brigata di Owerri, non si può fare.

Avviene una distribuzione di cibo. L'ufficiale ci guida sul retro della caserma dove sono ammassati un centinaio di sacchi, metà dgari e metà fagioli. «E' tutto quello che ho — dice — e soltanto oggi posso fare una distribuzione, perché mi hanno telefonato che sono in arrivo [illegible] sacchi di dgari. Ma quanta gente riuscirò a sfamare? Neppure un decimo della popolazione attuale di Owerri». Una ventina di persone ci avevano seguiti, quasi tutti vecchi e bambini. Si avvicinavano lentamente ai sacchi, i soldati apparivano incerti sul da farsi, loro continuavano ad avanzare. Sinché un vecchio improvvisamente si è piegato su un sacco di fagioli che aveva un grosso buco e vi ha cacciato la mano. Subito un soldato gli ha dato uno spintone, un altro si è messo a urlare minaccioso, ma noi siamo intervenuti a rabbonirli (il colonnello aveva volutamente girato le spalle); così i civili hanno potuto riempirsi chi la veste, chi la camicia, chi il fazzoletto di fagioli.

Apprendiamo che si è creata una curiosa situazione. Gli uomini della Croce Rossa nigeriana (e di quella austriaca, che sta lavorando con loro ma senza potere d'iniziativa) non si sentono di affrontare la folla che s'accalca intorno ai camion che trasportano i viveri. Chiedono allora l'intervento dei soldati e il comando della Terza divisione, che aveva cercato di tenerli fuori città, è costretto a rimetterli in circolo o a far depositare il cibo nelle caserme.

A Oriu, verso mezzogiorno, incontriamo Ekwensi. Ekwensi era un grosso personaggio nella repubblica secessionista: consigliere di Ojukwu, capo della propaganda per l'estero, poi direttore della Radio biafrana. Scende da un'automobile militare e risponde a numerose domande. Il comportamento delle truppe è corretto, la volontà di pacificazione, da parte di Lagos, è indubbia. Per lui va tutto benissimo.

I capi biafrani collaborazionisti

Adesso sembra diventato il portavoce ufficiale del governo centrale, come se non fosse stato lui, per mesi e mesi, a dire agli Ibo che i federali li avrebbero sgozzati tutti. E' una tendenza che si è delineata fin dai primi giorni. Da una parte i biafrani importanti, questa élite ibo che in Nigeria ha sempre avuto posizioni di prestigio, già pronta a integrarsi coi vincitori, favorita dal fatto che il governo di Lagos è interessato a spettacolari gesti di clemenza, come la riabilitazione del gruppo dirigente biafrano. Dall'altra la folla dei pezzenti, che per molto tempo, sino a quando non si creeranno negli altri Stati condizioni di sufficiente sicurezza, dovrà restare nella «Iboland» ad aspettare i camion della Croce Rossa.

Più accettabile del «tutto va bene» del capo della propaganda di Ojukwu, è l'allegria degli ex prigionieri biafrani. Ne incrociamo un gruppo di quattro, giovanissimi, appena liberati da un campo di concentramento federale. Marciano sotto il sole sulla pista di Uli, e quando li avviciniamo si mettono subito a gridare «one Nigeria, one Nigeria», e ammiccano. Quasi a dire: non ci resta altro da fare. Sono i quattro Ibo meglio nutriti della zona, ancora increduli che i federali li abbiano liberati invece di ammazzarli, e se ne vanno ridendo, scalzi, verso le torme di rifugiati che camminano in due lunghe file sulla strada Uli-Owerri.

Una lunga marcia senza speranza

Uno degli aspetti più tipici di questa disfatta è l'estrema «mobilità» delle masse di profughi. Sembra che camminino in continuazione, incapaci di fermarsi per organizzare una forma qualunque di vita. Giungono in una cittadina, non trovano nulla e allora si rimettono in cammino. Sulla strada ci sono decine di case abbandonate, molte in muratura, cosa che in Africa è rara, ma nessuno pensa di fermarsi, accendere un fuoco, stendersi sotto un tetto a dormire. Come nessuno (ci diranno un prete e un medico francese) è capace di sgozzare uno degli zebù che si muovono in piccole mandrie, o di raccogliere tutta la frutta che incontra: perché è roba d'altri. Così continuano a vagare, dormono sulle strade di Owerri, ai margini dei grossi villaggi, e l'indomani si rimettono a camminare. Probabilmente perché nei centri abitati si sentono più protetti. La paura, infatti, è rimasta: sono usciti dai nascondigli del bush (molte ragazze però si nascondono ancora), hanno capito che i federali non ammazzano nessuno, ma i loro occhi non sono tranquilli. Quando una fila di sbandati incontra un posto di blocco, comincia a ondeggiare, si arresta, nessuno prende l'iniziativa di passare per primo.

Quando torniamo a Port Harcourt, parliamo ancora con il team degli osservatori internazionali in Nigeria. Riferiamo quel che ci è stato detto, e i due generali, i tre colonnelli, i maggiori che fanno parte del gruppo non sembrano impressionati. La loro posizione è questa: una violenza carnale in una città, nella campagna d'un paese in pace, è una cosa; in guerra, un'altra. «E' successo sempre», mi dice il generale canadese John Grewry, «succederà ogni volta che ci sarà una guerra».

Più preoccupante è l'estrema labilità della rete di soccorso. In questo momento, una fila di venti automezzi carichi di cibo sta viaggiando da Onitsha a Enugu, e in un paio di giorni dovrebbe essere a Owerri. Ma in tutta la giornata di oggi, lungo 240 chilometri, abbiamo incontrato solo due camion della Croce Rossa. L'unico ospedale che abbiamo visitato (qualche centinaio di bambini che non ce la fanno a camminare) è tenuto dagli stessi medici francesi che cooperavano con i biafrani e che non si sono mossi. Sono in arrivo diciassette medici sovietici che, uniti a quelli che sono già qui, fanno una cinquantina, per tre o quattro milioni di abitanti. Stanno ricomparendo parecchi sacerdoti cattolici che i primi giorni s'erano tenuti lontani dalla zona, e anch'essi cercano di rendersi utili.

Ma tutto questo è poco di fronte all'enormità dei bisogni, anche perché nella regione durano il caos amministrativo, i conflitti di competenza, le gelosie dei comandanti militari. La Nigeria non può affrontare il compito da sola. Se il governo di Lagos non se ne renderà conto, rinunciando al suo atteggiamento risentito per l'intervento di altri Paesi nell'opera di soccorso, i suoi gesti di clemenza e l'umanità manifestata verso i vinti perderanno gran parte del loro valore.

Sandro Viola

Gowon: «Un dovere aiutare l'ex Biafra»

Lagos, [illegible] gennaio.

Il leader nigeriano, generale Yakubu Gowon, nel corso di una conferenza tenuta a Lagos, ha detto che il suo governo stanzierà altri dieci milioni di sterline nigeriane (16 miliardi di lire) per opere di soccorso nell'ex Biafra. Egli ha inoltre detto che le piste di atterraggio di Port Harcourt, Enugu e Calabar sono state riaperte ai voli di soccorso: *«Ci siamo posti come dovere di fare tutto il possibile per portare aiuto al nostro popolo* — ha continuato — *e per assicurare il ritorno alla normalità. Ma nessuno può attendersi dei miracoli. Coloro che vogliono aiutarci sinceramente saranno i benvenuti. Noi siamo pronti a ricevere aiuti da fonti accettabili, ma non permetteremo a nessun paese di imporci la sua volontà»*.

(Ansa-Reuter)

venditori

possedete le seguenti basi personali e professionali? cioè

Oltre 25 anni di età
Esperienza di vendita possibilmente nel settore servizi
Entusiasmo
Ambizione
Avidità di guadagno
Capacità di lavoro su basi provvigionali
Abitando in Piemonte.

otterrete

Elevati guadagni
Dettagliato concorso spese
Carriera pianificata
Gerarchia codificata
Premi ed incentivi
Assistenza organizzativa
Ausilio pubblicitario
Addestramento continuato
Una precisa formazione per una nuova professione qualificata
Appoggio su primarie banche

desiderate

entrare in contatto con noi per un colloquio di selezione o per ulteriori chiarimenti?

scriveteci

subito inviandoci una dettagliatissima storia vostra e dei vostri lavori. Se avete una foto, anche da 100 lire, allegatela. Da noi potrete trovare il vostro successo e la sicurezza del futuro con le vostre capacità che altri non hanno capito.

Facciamo parte di una importante organizzazione che distribuisce nel mondo la

europrogramme international

Fondo di investimento Immobiliare di diritto svizzero, autorizzato alla vendita ufficiale in Italia con autorizzazione ministeriale.

siamo

l'europrogramme service italia s.p.a.

con sede a Milano - Corso Venezia 14.
Rileggete attentamente e scriveteci.

Il commediografo ha 58 anni

Ionesco entra all'Accademia

Ammesso tra gli « Immortali di Francia », l'autore della « Cantatrice calva » e de « Il rinoceronte »

(Dal nostro corrispondente) Parigi, 22 gennaio.

Eugene Ionesco, lo scrittore che, portando alle estreme conseguenze gli esperimenti del surrealismo, aveva rivoluzionato le scene francesi, è stato eletto oggi all'Accademia di Francia. Sono passati quattordici anni da quando due suoi lavori, *La cantatrice calva* e *La lezione*, caduti nel 1951, vennero ripresi in un piccolo teatro del Quartiere latino, *La Huchette* e riportarono un clamoroso successo. Da allora vi si ripetono senza interruzioni: stasera è andata in scena la rappresentazione numero 4700.

In altre opere press'a poco della stessa epoca (*Le sedie, Il faut s'en débarrasser, Jacques, o la sottomissione*) Ionesco affinò sempre più la propria tecnica, facendone un temibile strumento di contestazione della società contemporanea. La sua grande trovata di quell'epoca fu di aver portato sulla scena un dialogo ispirato a quello dei corsi elementari per lo studio delle lingue estere: « *La capitale della Gran Bretagna è Londra, ma il gatto di mia zia è nero...* ».

Avrebbe potuto essere un procedimento meccanico, esauribile in breve tempo, ma il commediografo lo animava con un soffio di autentica poesia. Il suo anticonformismo urtava il pubblico borghese che, però, nello stesso tempo ne era avvinto e gli decretava successi sempre più grandi, che assunsero ben presto proporzioni mondiali.

« *Sogno un teatro irrazionale, dunque non aristotelico* — ha fatto dire l'autore al protagonista di una delle sue commedie —: *il teatro attuale, infatti, è ancora prigioniero delle sue vecchie forme. Non è andato al di là della psicanalisi d'un Paul Bourget. Questo teatro attuale non corrisponde allo stile culturale della nostra epoca. Non va d'accordo con l'insieme delle manifestazioni dello spirito del nostro tempo. E' necessario, invece, tener conto della nuova logica, delle rivelazioni portate da una psicologia nuova, una psicologia degli antagonismi. Ispirandomi a un'altra logica e a un'altra psicologia, porterò la contraddizione nella non-contraddizione, la non-contraddizione in ciò che il senso comune giudica contraddittorio* ».

Non si può dire che, in seguito, Eugene Ionesco abbia rinunziato a questo ideale artistico, voltando le spalle al suo passato. Il meccanismo scenico che ha usato nelle sue opere successive è rimasto sempre lo stesso: assurdo, contraddittorio, anticonformista, espresso attraverso la dislocazione del linguaggio. Però le sue ambizioni si sono fatte sempre più grandi e lo hanno portato a concepire trame su un piano molto più vasto, nelle quali ha finito fatalmente per diluire l'intensità delle sue prime intuizioni e per appesantirle. L'opera che ha iniziato questa evoluzione-involuzione è *Il rinoceronte* (1960) che può essere considerata, infatti, la sua maggiore realizzazione e il principio della sua decadenza.

Da *Il rinoceronte*, in ogni caso, ha preso la partenza la carriera ufficiale del commediografo anticonformista, rappresentato nel 1965 alla Comédie-Française con *La sete e la fame*, e chiamato oggi sotto la cupola degli Immortali.

Ionesco è nato in Romania nel 1912 e si è stabilito in Francia nel 1938. Nel suo paese era stato professore di francese, ma aveva già cominciato a scrivere e a pubblicare nella propria lingua. Ha scritto venticinque lavori teatrali, oltre a due libri di memorie paradossali ed alcuni saggi.

Sandro Volta

Il cantastorie Trincale contesterà Sanremo

Milano, 22 gennaio.

Il cantastorie Franco Trincale ha comunicato la sua intenzione di trasferirsi a Sanremo in occasione del prossimo festival della canzone, « *per contestare la manifestazione canora* ».

« *Affiggeremo vicino al Casinò* — ha dichiarato — *manifesti a lutto per ricordare il terzo anniversario della scomparsa del cantautore Luigi Tenco* ».

Secondo Trincale, anche quest'anno rimarranno esclusi dal festival di Sanremo « *i giovani autori e i genuini talenti nel campo della canzone italiana* ». (Ansa)

Un film di Truffaut sulla vita coniugale

Parigi, 22 gennaio.

Il prossimo film di François Truffaut sarà un'opera di puro divertimento. Lo ha detto lo stesso regista presentando la pellicola che sta per « girare »: « *Domicile conjugal* »: descriverà in tono allegro le vicende di due giovani sposi.

Si tratta, praticamente, del seguito di « *Baci rubati* », con gli stessi protagonisti, Jean-Pierre Leaud e Claude Jade.

Truffaut ammette che la *nouvelle vague*, della quale fu uno dei principali esponenti, ha largamente contribuito alla scomparsa dei personaggi secondari, accentrando il film su un solo protagonista. (Ansa)

"PIÙ GRANDIOSE DIMORE„ IN PRIMA A MILANO

Le cupe famiglie di O'Neill

La tragedia di un uomo prigioniero della moglie e della madre, interpretata da Diana Torrieri, Osvaldo Ruggieri e Leda Negroni - Evidenti analogie con « Lunga giornata verso la notte »

(Dal nostro inviato speciale) Milano, 22 gennaio.

Un testo di O'Neill in prima nazionale, il ritorno alle scene di prosa, dopo una lunga assenza, di un'attrice che oltre tutto è stata fra le più note interpreti del drammaturgo americano (qualcuno ricorderà le interminabili rappresentazioni del *Lutto si addice ad Elettra*: incominciavano nel tardo pomeriggio, intrepidamente seguite da una legione di giovani che si sostenevano con i panini imbottiti portati da casa), l'esordio teatrale di un regista cinematografico di nome sono tra i motivi di maggiore interesse, e di curiosità, di *Più grandiose dimore* che, diretto da Vittorio Cottafavi, protagonista Diana Torrieri, è il fulcro della stagione del Teatro San Babila.

Il dramma appartiene al fiume limaccioso di un'imponente produzione che, a diciassette anni dalla morte di Eugene O'Neill, continua a scorrere nei torrenti e nei rivoli delle sue opere postume: *Una luna per i bastardi*, *Lunga giornata verso la notte*, *L'estro del poeta*, *Hughie*... e ora appunto, ma non sarà l'ultimo, *Più grandiose dimore*, quarto dramma di un ciclo incompiuto che avrebbe dovuto comprenderne undici.

E non si tratta, si badi, di un abbozzo o di un'opera lasciata a mezzo, anche se O'Neill non ha potuto darvi l'ultima mano: il testo pubblicato in America (e recentemente anche in Italia da Einaudi), lo stesso usato per la prima mondiale di Stoccolma del 1962, è meno della metà di un manoscritto i cui primi appunti risalgono al 1935, che ha avuto tre stesure fra il 1936 e il 1939, e che sino al 1943 ha subito continue revisioni e rifacimenti. Soltanto un male insanabile, ancora prima della morte fisica, ha impedito all'autore di disfare e ritessere la tela di un dramma che, negli ambiziosi intenti di O'Neill, avrebbe dovuto fermare solo uno dei momenti cruciali nella storia di una famiglia americana della prima metà dell'Ottocento.

Quale famiglia? Gli Harford di Boston, che in *Più grandiose dimore* si dilaniano con funerea voluttà, o non piuttosto gli O'Neill del Connecticut che per interposte persone si sbranavano che era un piacere in *Lunga giornata verso la notte*? O'Neill insiste qui a sfogare una vocazione all'autobiografia che non risparmia nemmeno la sua famiglia. Questo Simon, conteso tra una madre e una moglie, ha sangue irlandese nelle vene, come Eugene.

Simon è un uomo i cui generosi ideali di gioventù (rispunta il socialismo anarchico del primo O'Neill...) sono stati soffocati dalla bramosia della ricchezza e del potere. A mano a mano che, messi a tacere gli scrupoli, sgomita e si fa largo nel mondo degli affari, il benessere lo corrompe e avvelena i suoi rapporti con la madre e la moglie, alle quali egli è avvinto in un groviglio inestricabile di amore e di odio al punto da non distinguere l'inclinazione chiaramente incestuosa per l'una dalla passione sensuale per l'altra. E' una lotta senza tregua, e in cui tutti sono sconfitti in partenza.

Minuzioso e prolisso cronista di un conflitto che ricomincia sempre da capo, O'Neill non sempre riesce qui a contenere la sua impetuosa verbosità. Hai voglia a tagliare, condensare, ridurre: il testo straripa da ogni parte e l'acceso lirismo, il dialogo non banale, la densa concettosità che possono renderne persino affascinante la lettura, non reggono a distanza sul palcoscenico. Si consideri pure O'Neill, come è giusto, uno dei maestri della drammaturgia americana e quello che ha più forti probabilità di durare (il tempo lavora a suo favore, e meno per i Tennessee Williams, i Wilder e i Miller), ma bisogna convenire che *Più grandiose dimore* è un'opera teatralmente mancata, tradita dalla vastità stessa del suo orgoglioso disegno.

Non era facile metterla in scena. Vittorio Cottafavi ne ha intuito il greve simbolismo e ha cercato, con l'aiuto della scenografia fantastica e allusiva di Tito Varisco, di decantarla in astratte atmosfere col risultato, abbastanza inevitabile, di sottolinearne la staticità e di esasperarne le tortuosità. E non ha avuto, evidentemente, molta voce in capitolo sulla interpretazione se Diana Torrieri ha commesso l'errore di recitare O'Neill così come lo recitava lei stessa quasi trent'anni fa.

Sulla stessa linea si è tenuto Osvaldo Ruggieri, con l'aggravante della giovane età, mentre Leda Negroni si è animosamente battuta per dare più incisività al suo personaggio. Ma anch'essa ha finito col concedere parecchio a un'enfasi naturalistica non intonata alla messinscena.

Alberto Blandi

La ragazza del signor Hulot

Parigi. L'ex cover-girl Marie Kimberley interpreterà il nuovo film di Tati (Grazia Neri)

Sullo schermo un piacevole film di fantapolitica

Un nuovo intrigo per Hitchcock

« Topaz »: lotta contro una organizzazione spionistica che agisce all'interno dell'Alleanza atlantica

(Lux) — *In mezzo a tanto cinema esistenzialmente dissossato, ecco, diretto da un glorioso sopravvissuto, Alfred Hitchcock, un film dove i fatti non danno respiro, lucente e rifilato come una macchina.*

In Topaz, ispirato dal best-seller di Léon Uris sul retroscena della crisi cubana nel 1962, la suspense non è più accentrata su un nodo giallo-psichico, ma si apre a ventaglio negli spazi (che sono forse troppi) d'una vicenda fantapolitica priva di protagonista, campata nell'astratto. Ne risulta un Hitchcock lievemente « deconcentrato » rispetto a quello dei suoi « thrilling » più famosi, ma non perciò meno abile nel ricaricare di volta in volta l'attenzione dello spettatore, e nello scaricarla poi, con piena soddisfazione, all'uscita del labirinto. Insomma, seppur con una punta di senilità (avvertibile nel nuovo gusto rapsodico e nella correlativa rinuncia al personaggio), il « mago » è sempre lui, altrettanto indifferente al verosimile (ma non all'umano, che in qualche misura lascia passare nei suoi fantocci), quanto capace di suscitare l'illusione del contrario.

Antidoto del film d'idee, Topaz è un mosaico d'intrighi internazionali, la specie più squisita d'intrigo. Torchiando un capoccione della KGB (organizzazione di agenti segreti sovietici) fuggito da Copenaghen a Washington, gli americani vengono a sapere che i russi vanno impiantando missili atomici in quel di Cuba. Delle relative indagini sul posto è incaricato un diplomatico francese in contatto con la CIA, il quale adempie tanto bene il mandato da mettere in allarme il suo governo che lo richiama a Parigi. Qui l'agente deve fare finalmente i conti con « Topaz », che non è una persona, ma un'organizzazione spionistica annidata nelle pieghe della « Nato » e posta al servizio dell'Unione Sovietica.

Abbattuto anche questo più tremendo ostacolo, l'agente non può trionfare per via dell'amarezza lasciatagli dal ricordo d'una bella vedova anticastrista, sua collaboratrice, scoperta e giustiziata dai « barbudos ». Così non manca l'amore nella variegatissima tela che Hitchcock ha ordito e trapunto per il divertimento dello spettatore, menandolo attorno da Mosca a Copenaghen, a Washington, a Cuba e infine a Parigi. In mancanza d'un mattatore, quale non è certo lo scialbo Frederic Stafford, ci sono molti bravi interpreti, fra cui spiccano Michel Piccoli, Philippe Noiret, Dany Robin, e specialmente la graziosa Karin Dor, patetica « cubana ». E si gusti il principio del film, che dei tanti conigli che il regista ha fatto uscire dal suo prestigioso cilindro, è forse il migliore.

Leo Pestelli

La stagione in abbonamento

Da Vitrac a Brecht al teatro Carignano

Il Carignano, dopo il successo della sua prima campagna di abbonamenti, propone ora agli spettatori una nuova combinazione: un posto fisso per cinque spettacoli compresi tra i prossimi mesi di febbraio e marzo. Gli abbonamenti alle cinque prime rappresentazioni costano 11 mila lire in poltrona, 4500 nei numerati di 1ª galleria, 2500 numerati 2ª galleria, 20 mila nei palchi di 1° ordine, 18 mila palchi 2° ordine; la poltrona per sole seconde o terze recite costa 10 mila lire.

Il repertorio, molto vario, vede una prevalenza di autori stranieri. S'inizia il 3, 4, 5 febbraio con una commedia di Ayckbourn messa in scena da Mario Ferrero: *Sinceramente bugiardi*: interpreti Gino Cervi e Laura Adani, affiancati da Paolo Carlini e da Graziella Granata, che debutta quest'anno in prosa.

Albertazzi, la Proclemer e Gianrico Tedeschi, presentano poi la *Governante* di Brancati, un testo vibrante che quindici anni fa venne fermato in censura (12, 13 e 15 febbraio, regia di Patroni Griffi). Il 5, 6 e 8 marzo ritornano gli ex-Giovani, con Giorgio De Lullo protagonista del grottesco *Victor (ovvero i bambini al potere)* di Vitrac interpretato da Romolo Valli, Rossella Falk, Elsa Albani, ancora regia di Patroni Griffi. Appuntamento con Strindberg il 17, 18, 19 marzo: *Danza di morte*, compagnia Lilla Brignone, Gianni Santuccio, Achille Millo, regista Sequi. Una novità di Marguerite Duras — *Chi ha ucciso Claire Lannes?* — il 31 marzo, 1° e 2 aprile, con la regia di José Quaglio e la partecipazione di Sarah Ferrati, Umberto Orsini, Carlo Hintermann.

Infine in maggio il teatro Carignano ospiterà lo Stabile di Genova in *Madre Coraggio* di Bertolt Brecht (riduzioni del 20 per cento agli abbonati). E' il primo allestimento italiano di questa famosa opera.

p. per.

André Frossard oggi ai Venerdì letterari

L'uomo che ha incontrato Dio

Il libro sulla sua conversione è diventato un best-seller

Arriva l'uomo che « ha incontrato Dio ». E' André Frossard, l'autore del più imprevedibile best-seller degli ultimi anni, *Dieu existe, je l'ai rencontré*. In Francia, ha già superato le trecentomila copie in pochi mesi; in Italia, se ne sono stampate sei edizioni, tra il settembre e il novembre scorso, ottantamila copie complessive; e la Sei, che le ha quasi esaurite, sta ora per lanciare la settima. E' l'unica opera religiosa che, nel nostro Paese, sia entrata nelle graduatorie dei libri più venduti; dove ha occupato, per varie settimane, il primo posto. Facile prevedere un pubblico più folto del solito oggi al Carignano, dove Frossard rievocherà la sua « avventura spirituale » per i « Venerdì letterari » dell'Aci. Lo scrittore francese parlerà alle 18 sul tema « Ero un ateo tranquillo », presentato da Eugenio Corsini che dirigerà poi il dibattito.

André Frossard non è un « uomo di chiesa », nel senso stretto del termine. E' un giornalista, studioso di problemi politici e sociali, reduce da esperienze importanti, sul piano umano. Ogni giorno, il pubblico parigino segue i suoi commenti e le sue prese di posizione sulla prima pagina del *Figaro*. E i lettori più attenti conoscono opere di impegno politico, come la *Histoire paradoxale de la quatrième République*, o drammatiche testimonianze di vita, come *La maison des otages*: il libro in cui Frossard racconta la propria prigionia nel Lager nazista.

Per lui, nipote di ebrei, figlio dell'ex primo segretario del partito comunista francese, esponente della Resistenza, quella prigionia fu particolarmente dura. E il suo resoconto si trasformò in un così aspro atto di accusa verso l'intero popolo tedesco che alcuni anni dopo egli sentì quasi il bisogno di giustificarsene, nella prefazione ad una ristampa. «*Ho conosciuto due sole specie di tedeschi* — affermò — *i filosofi e le guardie carcerarie; gli uni attraverso i libri, gli altri attraverso gli stivali*». Lo scrittore, che si era formato sulle opere di Voltaire e di Rousseau, non riusciva a comprendere quella esplosione di follia.

L'esperienza dell'« incontro con Dio », della quale riferirà oggi al pubblico torinese, era già avvenuta alcuni anni prima: un pomeriggio di luglio, « fra le cinque e dieci e le cinque e un quarto ». Il giovane *reporter* di un quotidiano di sinistra, nato nell'unico villaggio di Francia in cui non esisteva una chiesa, era entrato a cercare un amico in una cappella del Quartiere Latino, ben saldo nel proprio ateismo; e ne era uscito credente.

Per trent'anni Frossard ha resistito alla tentazione di raccontare quell'episodio. « *I convertiti sono ingombranti* », osserva egli stesso, riprendendo Bernanos, nella prefazione del libro. Ai nostri giorni, rischiano di apparire anche inattuali, in un mondo che è andato via via sfumando, fin quasi ad abolire le antiche barriere ideologiche, o religiose. Quel delegato olandese che fece tanto ridere il padre dello scrittore al secondo congresso dell'Internazionale di Mosca proponendo la candidatura di un compagno « cristiano comunista », oggi susciterebbe assai minore ilarità in tutti. Ma, proprio per questo, il figlio del *leader* marxista ha capito di poter finalmente rievocare la sua personalissima esperienza senza diventare strumento delle inevitabili manovre politiche di un giorno. Si è soltanto preoccupato di scrivere la propria storia, da puntiglioso cronista, che ricostruisce tutti i particolari di quel l'imprevedibile incidente metafisico, venuto a turbare la vita dell'ateo tranquillo.

Giorgio Calcagno

Ieri al Conservatorio

Una serata musicale dedicata a Stradivari

(g. p.) Ieri al Conservatorio si è svolta una bella e istruttiva « Rievocazione di Antonio Stradivari » curata e animata dal dott. Enrico Costa, collezionista ed esperto conoscitore di violini antichi. Il Costa ha riassunto con grande chiarezza la prodigiosa attività costruttiva di Stradivari, attività che abbraccia un settantennio (a novantadue anni le mani del sommo liutaio firmavano il loro ultimo strumento). E' stato quindi proiettato un interessante documentario, realizzato a Stresa nel settembre 1963, in occasione di una eccezionale Mostra stradivariana, ricca di violini, viole, violoncelli e dell'unica arpa rimastaci. Sandor Vegh, ripreso nell'intenso lavoro delle prove, diresse nelle concomitanti Settimane Musicali un'orchestra internazionale che per la prima volta riuniva tutti questi strumenti sparsi ormai in ogni parte del mondo.

Enrico Costa non si limita a raccogliere i suoi violini, li suona anche: ieri, egregiamente accompagnato dalla pianista Duccia Gussoni, ne ha fatti conoscere due dell'età d'oro in musiche del Sette-Ottocento: un magnifico esemplare del 1709, appartenuto al Nachez, che Costa giudica senza pari per profondità espressiva (possiamo credergli, ne ha suonati 160), e un violino del 1707 appartenuto al collezionista Rivaz. Il pubblico, che nell'intervallo si è avvicinato incuriosito ai preziosi strumenti, ha festeggiato con calore l'esperto conoscitore-violinista e la sua collaboratrice.

CRONACA TELEVISIVA

La scelta di ieri "Coralba„ o Tajoli

Stasera « Tv 7 » e il racconto « Giovanni ed Elviruccia » - Prosegue la storia dell'auto

Abbiamo appreso con ilare interesse dalla corrispondenza di Tito Sansa cosa sta succedendo alla Tv tedesca: interviste a maniaci sessuali, spettacoli erotici, organi maschili e femminili che transitano sul video a dimensioni ingrandite, minuziosi e brillanti *reportages* sulla mostra mondiale di pornografia a Copenaghen...

Eccessi riprovevoli? Mah. Comunque una cosa è certa: che fra le serate televisive germaniche a base di sessi esibiti in primissimo piano e spogliarelli collettivi con slip e calze che volano per lo studio e grovigli di corpi seminudi, e le serate televisive italiane che possono essere composte — come ieri — di « Coralba » e di un *recital* di Tajoli (senza contare il telegiornale), ci dovrebbe essere una giusta via di mezzo. Ma fra la troppa libertà e la troppa noia, cosa ritenete di dover preferire?

Abbiamo parlato di noia. E' decisamente la più immediata sensazione che comunica « Coralba », il romanzo giallo che è giunto ormai alla penultima puntata.

In questo capitolo qualcosa è successo, per forza: siamo agli sgoccioli (l'espressione « stretta finale » non ci sembra pertinente) e la storia deve pure, in un modo o in un altro, volgere alla conclusione e chiarire i suoi profondi misteri. Infatti, tirate le somme, ci sembra che la puntata di ieri — a paragone dell'infelice struttura e della pessima resa delle tre precedenti — presentasse, almeno, un paio di cose accettabili, l'incontro nella fabbrica deserta e l'intera ultima parte dove finalmente si ridestava un soffio di *suspense*. Ma i difetti fondamentali del racconto sono rimasti: un che di sfilacciato e di diluito, la mancanza assoluta di grinta, un'interpretazione approssimativa con attori di valore e di nome completamente fuori posto (vedi Glauco Mauri nel ruolo dell'investigatore) e con altri, convinti e validi in altri sceneggiati (vedi Rossano Brazzi), che recitano con l'aria di dire « Ma che ci faccio, qui? ».

Dopodomani, domenica, si chiude. Che non venga fuori in anticipo il nome dell'assassino, per carità. La rivelazione del colpevole è l'unica ragione che può spingere un pubblico lievemente assonnato a seguire « Coralba » sino alla fine.

* *

« Coralba » non era entusiasmante, siamo d'accordo. Ma il secondo canale cosa offriva? Luciano Tajoli e le sue canzoni che fanno piangere il cuore, fra cui « Mamma », «Lucciola vagabonda» e «Buonanotte angelo mio».

A completamento della cronaca, citiamo l'impegnata austerità di « Orizzonti della scienza e della tecnica » e dell'ampia inchiesta di Gino Nebiolo sui sindacati in Europa.

* *

Stasera il canale nazionale si aprirà, come di consueto, con il rotocalco « Tv-7 ». Seguirà un telefilm della Tv tedesca (ma senza nudi e senza sottofondi erotici...) tratto da una novella di Arthur Schnitzler.

Sul secondo canale prosegue «Giovanni ed Elviruccia» di Paolo Panelli. Indi, il documentario « Berlino » della serie « Tre città in guerra ».

Segnaliamo alle 13 la quarta puntata della Storia dell'automobile.

* *

Il regista Franco Rossi si è recato in Jugoslavia per scegliere i luoghi dove, a partire da aprile, comincerà a girare gli esterni dell'*Eneide*.

Il celebre personaggio di Bonaventura, creato da Sergio Tofano, apparirà sul video in due commedie in versi, *La regina in berlina* e *Una losca congiura*.

Radio: stasera alle 21,15 sul « nazionale » *Concerto* diretto da Ernest Bour (musiche di Mozart, Petrassi, Roussel); sul « secondo » alle 20,10 *Indianapolis*, quiz con Raffaele Pisu; sul « terzo » alle 21,30 *Il neoclassicismo*.

u. bz.

Il film « Interrabang » sequestrato anche a Torino

Iersera alle 20 circa il film *Interrabang* di Giuliano Biagetti è stato sequestrato anche a Torino in base ad una disposizione della Procura della Repubblica di Roma estesa a tutto il territorio nazionale. La pellicola era in proiezione al cinema Reposi, che ha dovuto sospendere i due spettacoli serali; i tre del pomeriggio si erano svolti regolarmente. Il film è stato sostituito da *Cuori solitari* con Ugo Tognazzi.

Auditorium — Questa sera alle ore 21,15 concerto diretto da John Barbirolli, con musiche di Haydn (sinfonia n. 83 in sol minore) e Mahler (sinfonia n. 5). E' il sesto della serie « I concerti di Torino ».

Da oggi all'ARLECCHINO
Continua lo strepitoso successo del più divertente film dell'anno
IL MEDICO DELLA MUTUA HA FATTO CARRIERA!

ALBERTO SORDI
"il Prof. Dott. GUIDO TERSILLI Primario della Clinica Villa Celeste Convenzionata con le Mutue"
SCHERMO PANORAMICO
Regia di LUCIANO SALCE

CASINO' MUNICIPALE VENEZIA
SABATO 24 GENNAIO/ORE 22.30
GARE ALLO CHEMIN DE FER
PREMI IN GETTONI D'ORO 750%
Omaggi alle Signore

Le prenotazioni si ricevono presso il Casinò Municipale a Ca' Vendramin Calergi sino alle ore 22 di sabato 24 gennaio 1970 (telefono 85.022).
Servizio rapido di motoscafi durante tutta la notte.

in VIA PO 55 UNICA SEDE
Ditta AVOGADRO VIOLETTA
PER FINE INVENTARIO VENDE
al MASSIMO DEPREZZAMENTO PER REALIZZO
STOCK Borse Vitello e Camoscio da L. 690 - 990 - 1290 in più
STOCK Borse viaggio da L. 990 - 1290 - 1590 in più
STOCK Borse Raso da L. 390 - 490 - 1290 in più
STOCK Borse Tartaruga e Lucertola da L. 3990 - 7990 - 12.900 in più
STOCK Borse Coccodrillo da L. 12.900 - 16.900 in più
Prezzi di realizzo su Guanti - Ombrelli - Valigie Bauli - Cartelle - Pelletterie in genere
SCONTO AI DIPENDENTI FIAT-ENAL

Salone de LA STAMPA
LIBRERIA CONCESS. DELL'IST. POLIGRAFICO DELLO STATO
VIA ROMA, 80 - TELEFONO 517.958
ACCETTAZIONE di inserzioni per la Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Parte 2ª

QUESTA SERA IN TVarcobaleno

«IL GENERALE» PEJO
..bevete tranquilli!
PEJO
è una grande bibita
Aranciata - Limonata - Chinotto - Cedrata
Gin Fizz - Ginger - Acqua Tonica
Bitter e Ginger aperitivi analcoolici
Pejo Cola
Acqua oligominerale

LA STAMPA
Venerdì 23 Gennaio 1970
Anno 104 - Numero 16

ANALISI

I giovani comunisti

(La Fgci dopo il '49 è scesa da 500 mila tesserati a 125.438)

La Federazione giovanile comunista italiana è in crisi da alcuni anni, e lo stesso suo organo ufficiale *Nuova generazione* nel 1968 si domandò se non fosse «*avviata ad una morte sicura*». Il 7 gennaio scorso i giornali hanno pubblicato che a Biella 26 giovani si erano dimessi. Otto giorni dopo, al Comitato centrale del pci, il relatore Rino Serri ha dichiarato: «*Deve esserci una riflessione sulla Fgci e sul grave indebolimento della sua forza organizzata... ma non riteniamo giusto lo scioglimento dell'organizzazione giovanile comunista*». Sono parole gravi, se si pensa che nel 1949, quando fu ufficialmente costituita, contava mezzo milione di tesserati. Dalle sue file sono usciti i massimi dirigenti attuali del partito (Longo e Berlinguer sono stati segretari nazionali).

Già nel 1956 è cominciato il costante declino. Pubblichiamo le cifre fornite dal pci: nel '50 gli iscritti erano 453.394, nel 1962 erano scesi a 155 mila, nel 1968 erano 125.438. In quell'anno i quadri dirigenti della Fgci si riunirono ad Ariccia per cercare di porre un rimedio alla crisi e il segretario nazionale Claudio Petruccioli, dopo aver premesso che l'organizzazione appariva «*come un diaframma che impedisce l'incontro tra i giovani e il partito*», lanciò una sua proposta che qualcuno definì «*rivoluzione culturale*».

Non più organizzazione rigida e burocratica, disse, con circoli, segretari e direttivi modellati sull'esempio del partito, e regolati con una rigida disciplina, ma «*collettivi di lavoro*», ossia gruppi di attività politica aperti a tutti, tesserati e non tesserati. Dovevano nascere e formarsi attorno ad un obiettivo preciso, ma limitato nel tempo. L'adesione era libera; non richiedeva tessere o atti di fede: concluso il lavoro in comune, ognuno tornava per la sua strada.

Alle spalle della Fgci premeva l'ombra del Movimento studentesco. Nelle Università, di fronte ai liberi, spregiudicati giovani del M. S., i «figicini» facevano la figura del «travet» del marxismo. Nella fabbrica cresceva il problema dei giovani operai (soprattutto immigrati) che si dimostravano insofferenti a tanta disciplina e ortodossia ed erano sempre più attratti dallo spontaneismo. La proposta Petruccioli passò. Fino all'ultimo qualcuno tentò di opporsi: il milanese Calzati scrisse su *Nuova Generazione*: «*Noi siamo e dobbiamo restare Fgci*» e Alessandro Natta, delegato del pci ad Ariccia insisté: «*Ho l'impressione che qui entrino in ombra le ragioni stesse di esistenza dell'organizzazione*».

Qualche mese dopo il varo della «rivoluzione culturale» lo stato maggiore della Fgci si ritrovò a Reggio Emilia per fare i conti. Si constatò che le «zone forti» (triangolo industriale, Emilia, Toscana) si erano dissanguate, portando avanti senza convinzione un esperimento che aveva sconcertato anche gli iscritti più fedeli, mentre le «zone deboli» non si erano rafforzate.

Da allora la situazione si è fatta ancora più difficile tanto che al recente Comitato Centrale il segretario nazionale Gianfranco Borghini ha dovuto piegarsi all'autocritica: «*Il problema della saldatura tra partito e giovani*» ha detto «*si è aggravato... non abbiamo saputo cogliere i mutamenti di qualità che avvenivano nella collocazione sociale dei giovani... e la forbice tra la Fgci e i giovani si andava allargando*». Petruccioli, il segretario che aveva promosso l'esperimento dei «collettivi» è stato inviato in Abruzzo con un incarico di partito di modesta importanza.

La parentesi della «rivoluzione culturale» è stata chiusa con l'intervento di Serri al Comitato centrale dei giorni scorsi («*Ogni sezione del partito ponga tra i suoi compiti immediati quello di ricostituire il circolo, il gruppo della Fgci*») e soprattutto con quello di Berlinguer. Il vice segretario nazionale del pci, dopo aver ricordato ai suoi giovani così avventati che «*la Fgci è anche scuola*», ha citato Lenin: «*In nessun caso la grande scuola potrà dimenticare di insegnare l'alfabeto*».

Vittorio Zucconi

Avellino, 22 gennaio — Il sindaco di Avellino, avv. Emilio Turco della dc, si è dimesso dalla carica nel corso della riunione del Consiglio comunale svoltasi ieri sera. L'avv. Turco era sindaco di Avellino dal 14 luglio dello scorso anno ed era succeduto all'avv. Angelo Scalpati, anch'egli democristiano, morto improvvisamente.

La sciagura sulla Torino - Ivrea

Sconvolte dal dolore la madre e la giovane moglie di Francesco Salvatore Giacco, uno dei tre giovani periti nell'incidente stradale nei pressi di Volpiano (Foto Moisio)

Doveva andare al Festival di Sanremo il parrucchiere morto con i due amici

Francesco Salvatore Giacco aveva 30 anni ed era padre di due bimbi - Dopo anni di duro lavoro era diventato il "coiffeur" dei cantanti - L'auto che pilotava, dopo avere sbandato sul ghiaccio, è finita contro un carro attrezzi - Le altre vittime: un cugino del parrucchiere di 25 anni e un fotografo di Moncalieri di 28

(Nostro servizio particolare)
Volpiano, 22 gennaio.

Tre giovani che questa notte tornavano da una gita a Saint-Vincent sono morti nell'auto schiantatasi contro un carro attrezzi. Per alcune ore non è stato possibile identificarli, i loro nomi si sono saputi all'alba quando le squadre di soccorso e i pompieri hanno estratto i corpi dalla macchina. Sono Francesco Salvatore Giacco, 30 anni, via Brissogne 14, un parrucchiere di via Monginevro; un cugino jugoslavo Jerry Kucan, 25 anni, appena giunto a Torino dall'Australia; un fotografo di Moncalieri, Giuseppe Caprera, di 28 anni.

Nello stesso punto della disgrazia, qualche centinaio di metri dal ponte sull'Orco, dove il gelo aveva trasformato l'autostrada in una pista di ghiaccio, ci sono state decine di incidenti, auto capovolte, tamponamenti. Il primo è avvenuto poco dopo mezzanotte, sul rettilineo tra i caselli di Volpiano e San Giorgio. Il macellaio Italo Marza, 38 anni, via Cesana 43, è alla guida di un'Alfa 1600. Sta tornando a Torino con l'amico Giovanni Biglino, 35 anni. Alla polizia il guidatore racconta: «Viaggiavo a velocità moderata, mi ero accorto che la strada era ghiacciata, procedevo con cautela. Malgrado la mia prudenza, ho perso il controllo, l'auto ha fatto un testa-coda ed è uscita dalla corsia, con la parte posteriore nel fosso».

Spaventati, ma illesi, i due automobilisti fermano una macchina e pregano il guidatore di avvertire il casello di Settimo. Hanno bisogno di un carro-grù per riportare la vettura in strada. Mezz'ora dopo arriva il carro attrezzi dell'Aci: è al volante Cesare Vergano, 30 anni. Si accosta alla corsia d'emergenza, in quel momento si ferma anche una Flavia, il guidatore Giuseppe Tarvisio vuole essere soccorso perché ha noie all'impianto elettrico. Il Tarvisio appena sceso scorge un'auto giungere a forte velocità. Dice: «Mi reggevo in piedi a fatica, per terra era tutto ghiacciato. Ho intuito che stava per accadere una tragedia: i due automobilisti erano vicini al carro attrezzi, la vettura in arrivo da Ivrea era a poco più di 200 metri».

Era l'Alfa 1750 coupé di Salvatore Giacco. Ha cominciato a sbandare, ha urtato contro il guard-rail al centro dell'autostrada e si è messa di traverso. Racconta il Tarvisio: «Ho urlato ai due automobilisti e al meccanico di scansarsi, l'Alfa arrivava come un bolide, slittando sulle ruote è piombata con la fiancata sinistra sul camioncino dell'Aci. Le sbarre di ferro che erano nella parte posteriore del carro soccorso sono penetrate all'interno, l'auto ha divelto un paletto di cemento e si è capovolta nella scarpata».

La notizia della sciagura s'è diffusa nella mattinata. I parenti verso le 4 s'erano impensieriti, hanno telefonato alla Stradale e hanno saputo di un incidente con feriti. L'annuncio che Salvatore Giacco e i suoi amici sono morti è stato portato alle 8 dalle lavoranti del negozio. Il padre è stato colto da collasso, hanno dovuto chiamare un medico.

Salvatore Giacco lascia la moglie, Angela, 29 anni e due figli, Carlo e Roberto di 10 e 8 anni. Era nato a Martone (Reggio Calabria): una famiglia di povera gente. Di lui si era occupata la rubrica «Posta Nord-Sud». Giacco aveva rievocato le tappe del suo successo, da quando lo chiamavano «ragazzo spazzola», all'apertura del salone in via Monginevro. Sono stati anni duri, per risparmiare dormiva in una baracca di lamiera e cartone. Poi la prima bottega in borgo San Paolo, l'arrivo dei fratelli Giorgio e Pino, l'assunzione di 4 lavoranti.

Erano suoi clienti Gigi Meroni, Claudio Villa, Morandi. Era il parrucchiere degli attori della Rai, domenica scorsa aveva partecipato alla trasmissione televisiva di Pisu «La domenica è un'altra cosa». Fra pochi giorni sarebbe partito per Sanremo, lo attendevano i cantanti del Festival, in primavera avrebbe cominciato a lavorare anche a Cinecittà.

Al cugino Kucan, barbiere a Sydney, aveva suggerito l'apertura di un grande negozio che avrebbe riunito le famiglie Giacco emigrate in Australia. Per parlare di questa iniziativa, gli aveva proposto il viaggio a Saint-Vincent.

e. m.

Il fotografo Giuseppe Caprera accanto alla fotografia da lui scattata all'amico Francesco Salvatore Giacco: sono morti entrambi. La terza vittima dell'incidente, Jerry Kucan

Minacciati tre agricoltori del Pavese

Chiedono 9 milioni "o vi rapiremo i figli,,

Arrestato un panettiere ed un operaio: sarebbero i responsabili della tentata estorsione

(Nostro servizio particolare)
Stradella, 22 gennaio.

(f. m.) Un tentativo di estorcere nove milioni a tre agricoltori dell'Oltrepò pavese, minacciandoli di rapire i loro figli, è stato stroncato dai carabinieri di Stradella, Montù Beccaria e Santa Maria della Versa, diretti dal pretore dott. Cappelletti. I due presunti responsabili sono stati arrestati nella notte scorsa e si trovano ora a disposizione dell'autorità giudiziaria. Sono il panettiere Antonio Bonini, di 22 anni, abitante a Stradella in via Bovio e l'operaio Giuseppe Grasso, ventinovenne, abitante a Broni in via Leonardo da Vinci.

Nella mattinata di ieri gli agricoltori Luigi Achilli, di 49 anni, e Tullio Faravelli, di 44, da Santa Maria della Versa, e un loro collega di Montù Beccaria, il cinquantunenne Quirino Calatroni, ricevevano con la posta una lettera ciascuno dal contenuto minatorio. Un anonimo invitava i tre a consegnare ciascuno 3 milioni di lire, altrimenti avrebbe rapito la figlia Fernanda di 16 anni, studentessa, all'Achilli; il figlio Antonio di 17 anni, agricoltore, al Faravelli; e la figlia diciannovenne Ilva, studentessa universitaria, al Calatroni.

I tre separatamente si presentavano a denunciare il fatto ai carabinieri, che decidevano di coordinare le indagini sotto le direttive del pretore Cappelletti. Veniva stabilito che le lettere scritte con identica calligrafia e su identica carta erano state spedite dall'ufficio postale di Broni, nella giornata del 20 gennaio scorso. I primi sospetti cadevano su Antonio Bonini, che era invitato in caserma e interrogato. Un controllo della calligrafia avrebbe permesso di stabilire che le lettere anonime dovevano essere state scritte dal Bonini, che veniva arrestato. Due ore dopo veniva catturato anche il Grasso, il cui nome sarebbe stato fatto dal panettiere.

Da sconosciuti a Bolzano

Giovane donna rapita di giorno nella sua casa

Bolzano, 22 gennaio.

Una giovane donna è stata rapita e caricata a forza su un'auto da due giovani. L'episodio, di cui è stata vittima Hanny Schelling in Gamper di 29 anni, è accaduto nel centro di Bolzano.

La Schelling, nata in Germania, era da molti anni residente a Laces insieme con il marito, Alois Gamper di 28 anni. L'uomo tempo fa, l'aveva abbandonata per far ritorno in Germania ove sembra fosse finito in carcere. La donna era andata a convivere con un amico, Gianfranco Mantovani di 24 anni, in un alloggio di Bolzano.

Verso le 14 due sconosciuti, penetrati nell'appartamento, hanno costretto la Schelling a seguirli. Come hanno riferito alcuni testi la donna urlante è stata trascinata su una vettura in attesa, targata Bolzano. I rapitori sono partiti a tutta velocità.

Posti di blocco sono stati istituiti lungo le strade della provincia dalla polizia e dai carabinieri. *(Ag. Italia)*

Pronto il raddoppio fra Levanto e Framura

Levanto, 22 gennaio.

(g.) Domani entrerà in esercizio il «raddoppio» della linea ferroviaria tra Levanto e Framura; contemporaneamente cominceranno a funzionare le nuove stazioni di Bonassola e Levanto, costruite a monte degli abitati.

Il tempo che farà

Al Nord e sulle regioni del medio versante tirrenico: prevalenti condizioni di tempo buono con scarsa nuvolosità e locali banchi di nebbia in Val Padana. Gelate notturne al Nord e localmente anche al Centro. Sulle regioni del medio versante adriatico, su quelle meridionali e sulle Isole: irregolarmente nuvoloso con locali deboli piogge. Temperatura: in lieve diminuzione. Venti: deboli, localmente moderati. Mari: poco mossi.

Le temperature minime e massime di ieri:

Torino	−2	1	Pescara	1	8
Bolzano	−5	6	L'Aquila	−2	7
Trento	−2	3	Roma	1	11
Verona	−2	3	Campobasso	0	3
Trieste	1	4	Bari	6	10
Venezia	−1	5	Napoli	3	13
Milano	0	3	Potenza	−1	4
Genova	5	6	Catanzaro	4	9
Bologna	1	3	Reggio Cal.	7	15
Firenze	1	5	Messina	10	13
Pisa	3	6	Palermo	10	13
Ancona	1	4	Catania	5	17
Perugia	1	6	Cagliari	4	14

Temperature minime e massime registrate in alcune città straniere:

Parigi	3	8
Londra	5	10
Berlino	−4	−3
Amsterdam	−3	4
Bruxelles	−2	4
Madrid	1	4
Mosca	−11	−7
Stoccolma	−12	−5
New York	−12	−4
San Francisco	13	16

È la terza volta in 10 anni

Furto nella gioielleria di "Furst,, in via Veneto

Rubati preziosi, esposti in vetrina, per alcuni milioni - Intatta la cassaforte

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

(r. s.) I ladri hanno svaligiato all'alba di stamane la gioielleria «Furst» di via Veneto. Gli sconosciuti si sono impadroniti dei preziosi e degli orologi esposti nella vetrina e in alcune bacheche. Secondo il direttore del negozio, Giuseppe Veraldi, il danno ammonterebbe ad «*alcuni milioni di lire*».

Gli autori del «colpo» devono aver agito con estrema rapidità: la gioielleria, nelle ore notturne, viene controllata ripetutamente, ogni mezz'ora da una guardia. In questo breve lasso di tempo i ladri hanno tagliato con un tronchese sette maglie della serranda, aperto un buco di quaranta centimetri di diametro, rotto il vetro laterale di un battente della porta interna e, servendosi di un complice «molto mingherlino» sono penetrati nei locali.

I banditi hanno scelto con cura gli oggetti da prelevarsi: i più preziosi e i meno ingombranti ed hanno tralasciato di scassinare la cassaforte collegata ad un sistema d'allarme. Anche numerosi pezzi di argenteria, custoditi in bacheche di vetro, sono stati trascurati.

La gioielleria «Furst» negli ultimi dieci anni è stata presa di mira ben tre volte dai ladri.

Biellese condannato ad Aosta

Ha pagato una multa con un assegno a vuoto

Aosta, 22 gennaio.

(t. v.) Paga una multa con un assegno a vuoto e viene condannato così per due reati. Protagonista è il trentatreenne Roberto Alberioni, di Biella, residente a Courmayeur. All'imputato il nostro tribunale ha inflitto un'ammenda di 382.500 lire per il contrabbando di chilogrammi 5,400 di sigarette svizzere rinvenute sulla sua auto nell'ottobre scorso al traforo del Gran San Bernardo, ed un'altra di 15 mila lire per avere emesso un assegno post-datato e a vuoto per estinguere il reato.

Il processo in Tribunale a Pinerolo

Portò le sue due figlie alle orge con l'amica

Le giovani sono minorenni - L'uomo condannato a quattro anni, la donna a nove mesi

(Dal nostro corrispondente)
Pinerolo, 22 gennaio.

(g.) Rinaldo Loss di 44 anni, un padre indegno, che ha usato violenza alle due figlie (una delle quali di età inferiore ai quattordici anni) è stato condannato dal Tribunale di Pinerolo a quattro anni, un mese e cinque giorni di reclusione.

I giudici lo hanno interdetto dai pubblici uffici per cinque anni e gli hanno tolto la patria potestà. Con il Loss, che risiede a Cantalupa, sono comparsi sul banco degl'imputati la sua amica Nella Amianti, di 26 anni, accusata di aver compiuto atti immorali alla presenza delle due ragazze e, la maggiore delle figlie, ora sedicenne, imputata di calunnia nei confronti del padre per aver raccontato nella vicenda particolari scabrosi, che non sarebbero risultati veritieri.

La tresca, che durava da parecchi anni, venne scoperta casualmente dalla moglie del Loss, Vincenza Bello, divisa dal marito, ma esercente la patria potestà su una delle figlie. La donna denunciava il fatto ai carabinieri, che alla fine dell'inchiesta arrestavano il padre indegno.

Il dibattito si è svolto a porte chiuse: l'udienza è stata aperta al pubblico solo per la sentenza.

Il Pubblico Ministero ha chiesto per il Loss la condanna a quattro anni e un mese e per l'Amianti la condanna a sei mesi e un giorno di reclusione. I giudici hanno condannato la donna a nove mesi e diciassette giorni.

Il Tribunale ha assolto la figlia del Loss perché il fatto non costituisce reato.

ANNUNCI ECONOMICI

Gli avvisi si ordinano presso
TORINO Via Roma 80
Via Marenco 32
MILANO Via Cerva 35
Galleria Passarella 2
ROMA Via Po 12
Largo del Tritone 139
GENOVA Via E. De Amicis 2
BOLOGNA Via Rizzoli 34
PADOVA Riv. Ponti Romani 50
BOLZANO Via Portici 30
TRENTO Piazza Lodron 3
NAPOLI Via Roma 146

oltreché presso tutti i corrispondenti della Sipra-Kompass Pubblicità S.p.A. Coloro che intendono inoltrare la loro richiesta per corrispondenza possono scrivere a: Sipra-Kompass Pubblicità, via Marenco 32 - 10126 Torino. Il prezzo delle inserzioni deve essere corrisposto anticipatamente alla Sipra-Kompass Pubblicità S.p.A. (Via Roma 80 e Via Marenco 32, Torino) per contanti o vaglia o mediante versamento nel conto corrente postale 3/24009 Milano. Esso risulta dal prodotto del numero delle parole (minimo dieci, sdoppiando quelle artificiosamente composte) per la tariffa della Rubrica adatta all'annuncio, con l'aggiunta delle imposte in ragione dell'8% globale. E' ammessa l'inclusione nel testo di una sola parola in carattere maiuscolo (oltre a quella iniziale) e sarà computata per tre parole. La tariffa delle rubriche è di lire 330 per parola. Le sole rubriche «Domande di lavoro» e «Domande di impiego»: lire 30 per parola. Gli annunci sono pubblicati su «La Stampa» (o «Stampa Sera» del Lunedì) e su «Stampa Sera» (edizione pomeridiana). Fanno eccezione le «Domande di impiego o di lavoro» e gli annunci che compaiono su «La Stampa» della domenica per i quali è prevista una sola pubblicazione su «La Stampa». Annunci composti in neretto: tariffa lire 600 per parola. Annunci in data fissa: tariffa lire 600 per parola. Annunci in data fissa composti in neretto: tariffa lire 900 per parola. La data fissa è garantita per quanto riguarda «La Stampa», la ripetizione su «Stampa Sera» è prevista entro le successive 48 ore. Non sono ammessi annunci che contengano richieste di denaro o francobolli. Coloro che desiderano rimanere ignoti ai lettori possono utilizzare il nostro servizio cassette aggiungendo al testo dell'avviso la frase: «Scrivere: Sipra-Kompass Pubblicità n. ... Torino», computata per sei parole. [illegible]

① Commerciali

[illegible]

② Artigianato

[illegible]

③ Capitali - Società Rilievi - Cessioni

[illegible]

... il cedesi, periferia Torino, ritiro commercio. Telef. 490-033.
AUTORIMESSA centrale 250 posti affitto scalare affarone cedesi. Telefono 613-917.
BAR angolare anticipo 2.000.000 riscatto 30.000 affitto 45.000 con alloggio. Telefonare 537-213.
BAR o torrefazioni urgono per nostra clientela offerte vantaggiosissime. Telefono 517-280 - 537-213.
BAR 30.000 giornaliere affitto 45.000 cedesi anticipando 2.500.000. Telefono 503-542.
BOLOGNA centro, Ristorante bar tavola calda, cedesi. Telefonare 234-700 Bologna.
CEDESI avviata autorimessa 70 macchine. Telefonare 486-438.
CEDESI moderno mini Marchet, quattro grandi vetrine, posto grande possibilità. Telef. 380-464.
CEDESI negozio dischi strumenti musicali causa ritiro commercio. Telefono 769-931.
CEDO negozio calzature centrale in Chieri. Telef. 946-508 ore pasti.
CERCASI gerente ottimo esercizio alloggio annesso, reddito elevato. Telefonare 355-344.
CLUB danze elegante ritrovo orchestrei socio o cederei diluizionando poco contanti. Telef. 937-213.
COMMESTIBILI 120.000 giornaliere alloggio cedo anticipo 1.000.000. Telefonare 517-280.
CONFEZIONI bambini 1.000.000 mensili, unico zona commerciale, cedesi 7.000.000. Telefonare 355-344.
FORNACE laterizi Astigiano cava propria, produzione oltre 30.000.000, reddito elevato, cedesi. Telefonare 355-344.
FOTOLITOGRAFIA centrale, attrezzatura moderna, completa ottima clientela, cedesi. Telefonare 355-344.

FRUTTA specialità, attività ultraventennale, ottima clientela, cedo ritiro commercio. Telef. 540-815.

FRUTTAVERDURA, drogheria, avviatissimo, moderno, zona Crocetta, cedesi privatamente. Telefonare 589-506.
GERENZA latteria modernissima zona Crocetta affidasi persona pratiche. Telefono 503-290.

④ Compra - Vendita alloggi, locali, terreni

[illegible]

... brario 114
ACQUISTA appartamenti anche usati, con servizi, trattando privatamente. Telefonare 581-735.
ACQUISTO contanti privatamente alloggi impegno capitale in Torino. Telefonare 669-802.
ADIACENTE Fiat Ferriere di Avigliana cedesi ad impresa costruzioni condominio progetto approvato cambio camere. Telefonare 937-697.
ADIACENTE Italia '61 - Via Nizza 389/12 - Costruzione 1955 - Piano primo - Ingresso, camera, cucina, bagno - 1.080.000, mutuo 2.520.000 - Ingresso, bicamere, cucina, bagno - 85 mq - 1.740.000, mutuo 4.060.000 - Ottimo reddito 6% - Gabetti 57-67.
ADIACENZE piazza Bengasi corso Roma 45 angolo via Coligni vendesi accoglientissimi alloggi 2-3-4 camere servizi vista collinare mutuo facilitazioni. Tel. 555-349, 667-116.
AERONAUTICA - Via San Giorgio Canavese 25 (laterale corso Francia) - Consegna maggio - Tricamere, cucinetta, ingresso, bagno, ripostiglio - 91 mq - 2.695.000, mutuo 6.195.000 - Gabetti 57-67.
AFFAREI Piazza Sabotino: 2 camere, cucina servizi 6.350.000 dilazionabili. Sabatelli 581-735.
ALASSIO centro - Via Mazzini angolo via Adelasia - Monocamera, servizi - 1.920.000, mutuo 2.880.000 - Bicamere, cucinino, servizi - 3.000.000, mutuo 4 milioni 500.000 - Tricamere, cucinino, servizi - 4.440.000, mutuo 6.660.000 - Occasionale signorili - Gabetti 57-67.
ALLOGGETTI centralissimi redditizi (via Cavour) 2.200.000 - 3.000.000 facilitando. Torinocase 515-318.
ALLOGGI nuovi mq 110, 2 camere, salone, cucina servizi box zona residenziale Orbassano vendo 5.000.000 più mutuo. Telef. 530-385.
ALLOGGI nuovi vendesi vicinissimo Fiat Mirafiori Rivalta comunicanti regione Pasta, mutuo. Telef. 519-263.
ALLOGGI 2-3 vani servizi vendonsi Borgo S. Paolo. Telef. 773-812.
ALLOGGIO (Barriera Milano) 3 camere cucina, termo bagno 6.200.000 sufficienti 2.500.000. Torinocase 515-318.
ALLOGGIO via Chiesa della Salute, 2 camere, tinello, servizi, termo, ascensore, vendo 7.300.000. Telefono 547-476.

PALAZZO in costruzione centralissimo pronto ottobre, 6 piani, superficie totale 6000 mq, 60 posti macchina, adatto importante azienda, Società Immobiliare vende. Scrivere: «Sipra-Kompass Pubblicità 232 — 10100 Torino».

PIAZZA Omero - Via Chevalley 9 - Costruzione 1968 - Piano nono - Ingresso, camera, tinello, cucinino, bagno, ripostiglio - 60 mq - 2.085.000, mutuo 4 milioni 865.000 - Gabetti 57-67.
PIAZZA Stampalia - Via Ruggero 17 - Costruzione 1968 - Piano Primo - Ingresso, camera, cucina, bagno, ripostiglio - 53 mq - 1.505.000, mutuo 3.845.000 - Reddito elevato (6%) - Gabetti 57-67.
PRECOLLINARE corso Quintino Sella, affittasi alloggio signorile 7 camere doppi servizi. Telefonare 519-770.
PRENOTIAMO appartamenti di classe confortevolissimi costruendo palazzo corso Racconigi angolo Bardonecchia: salone, saloncino, 2-3 camere, cucina, doppi-tripli servizi, doppi ingressi, box. Facilitazioni mutuo 70%. Tel. 538-821.

PREZZI di vera concorrenza vendo ultimi 3 alloggi via Tripoli 139. Telefono 663-727 ore pasti.

PRIVATI acquistano 2-3-4 camere servizi. Florcase, 542-325, corso Vittorio Emanuele 107.
PRIVATO vende alloggio 2 camere, tinello cucinino, libero subito, zona Campidoglio. Telef. 325-574.
PRIVATO vende Pino villaggio Sauliio, villa signorilissima, L. 60.000.000 compreso mutuo tutti servizi, 10 camere taverneta, radiodiffusione, alloggio custode, garage 3 vetture riscaldato, volendo 2 alloggi, esclusi intermediari. Telefonare 896-334.
PRIVATO vende ultimi alloggi 4 camere e servizi. Reggiane a 100 mt corso Francia, pronti aprile con mutuo. Telefonare 740-051, 786-870 dopo le 19.30.
PROV. Cuneo, m 700, vendesi alloggio soleggiato 2 grandi camere tinello 4 servizi, con appezzamento castagneto. Telefonare 210-964 dalle 13 alle 14.30 e 20-21.

(Continua a pag. 9)

nel centro di Rapallo

RESIDENCE LE PALME

un ottimo investimento di capitale: magnifici appartamenti, a meno di 200 metri dalla famosa passeggiata a mare

Il Residence Le Palme, il più moderno e ridente complesso di Rapallo. Vi offre una scelta di simpaticissimi appartamenti di 2-3 locali più servizi nell'ultima zona verde nel centro della città. Ampi balconi su giardino fiorito, cucine arredate, armadi a muro, pavimenti in [illegible]. Lavanderia condominiale con armadi essiccatoi. Sono visibili, anche nei giorni festivi, alcuni appartamenti completamente arredati da Cassina di Meda-Milano. Mutui e facilitazioni di pagamento. Richiedete dépliant a colori.

È una realizzazione
GATES Genova

RESIDENCE LE PALME

Per visite ed informazioni:
Milano: via F. Corridoni 3, tel. (02) 70.91.88
Rapallo: via Bolzano, tel. (0185) 5.49.58

Suonano alla porta, apre, poi qualcuno spara

Capo della malavita ucciso a Milano nell'appartamento di due sue amiche

La polizia lo ha trovato vestito nel corridoio: fulminato da un colpo di pistola - Aveva 34 anni, una breve vita con tanti infortuni giudiziari - Una delle giovani donne è scomparsa, forse con l'assassino - Vendetta nel mondo del vizio

(Dal nostro corrispondente)
Milano, 22 gennaio.

« Giallo » a Milano: un pregiudicato per rapina coinvolto in traffici di droga e legato al mondo equivoco della prostituzione è stato ucciso a colpi di pistola in un appartamentino nei pressi di piazza Tripoli, dove pare sia stato attirato da alcune donne di vita. Una di queste, sulla quale si appuntano i maggiori sospetti, è scomparsa e ora è attivamente ricercata, anche se a sparare pare sia stato un uomo. Il movente del delitto sembra sia la vendetta: la vittima, infatti, negli ambienti della malavita oltre ad essere ritenuto un « bidonista » e un confidente della polizia, da qualche tempo aveva sottratto alla protezione di un giovane la donna che è ora scomparsa.

Il delitto, secondo la prima ricostruzione della Squadra Mobile, è avvenuto poco dopo le 7 in via Zanzur 3, nei pressi di piazza Tripoli, dove in un appartamentino del secondo piano dello stabile da qualche mese era andata ad abitare Clorinda Pignatelli di 20 anni, detta « Linda » oppure la « principessa »; una donna bionda, alta ed elegante.

Con lei da qualche tempo abitava una sua amica, Concetta Sersale, di 23 anni, l'unica persona che finora ha potuto essere interrogata. La vittima è Cesare Percos di 34 anni abitante con la madre in via Monterotondo 10, un uomo che ha avuto che fare parecchie volte con la giustizia.

Cesare Percos, nonostante il suo *curriculum*, era però malvisto anche dalla malavita che gli aveva affibbiato il soprannome di « Giuda » e lo considerava un confidente della polizia. Percos verso le quattro di stamane aveva riaccompagnato a casa la sua ultima protetta, Clorinda Pignatelli e con lei si era fermato a chiacchierare nel salotto: nella camera da letto matrimoniale dormiva Concetta Sersale. Cosa sia accaduto nell'appartamentino di via Zanzur non è ancora stato accertato con esattezza: sta di fatto che poco dopo le 7 la polizia è stata chiamata sul posto da una concitata telefonata fatta dalla Sersale: «*Accorrete* — ha detto la giovane donna — *hanno ucciso un uomo* ». Gli agenti della Squadra Mobile si sono precipitati sul posto ed hanno trovato in corridoio il cadavere del Percos.

« *Stavo dormendo* — ha raccontato agli agenti Concetta Sersale — *quando ho sentito suonare alla porta: Clorinda che era rientrata da qualche tempo con Cesare era andata ad aprire. Poco dopo una detonazione mi ha fatto sobbalzare: sono accorsa e in corridoio ho visto a terra il Percos. La mia amica stava andandosene con un uomo, un giovane sui trent'anni, alto e biondo. Deve essere stato lui a sparare: so che si chiama Luciano ed era amico di Clorinda* ».

La polizia ha però subito rilevato che la giovane donna doveva essere in compagnia di qualcuno: il letto matrimoniale rilevava la presenza di un uomo. Sul comodino il portacenere era ricolmo di mozziconi di sigaretta e in un bicchiere era rimasto del *whisky*; sotto il cuscino, inoltre, gli specialisti della polizia scientifica hanno trovato una traccia di olio lubrificante usato di solito per le armi da fuoco. Le dichiarazioni di Concetta Sersale sono state raccolte con una certa perplessità dagli inquirenti, i quali sospettano che in casa ci fosse altra gente. Hanno così rintracciato Daniela Romano, una donna ventenne legata da amicizia particolare sia alla padrona di casa sia alla sua ospite.

« *Io non ero in quella casa quando è avvenuto il delitto* — ha detto —, *sono arrivata in via Zanzur quando c'era già la polizia. Ho saputo quello che era accaduto al bar vicino dove ero andata per acquistare del caffè che ogni mattino porto a Concetta. Il cameriere mi ha detto che poco prima era entrata nel locale anche Clorinda Pignatelli: era emozionata. Aveva fatto una telefonata, poi aveva detto: "Nascondetemi, c'è un uomo che mi vuole uccidere". Il cameriere l'aveva fatta uscire dalla porta di servizio* ».

Un istante dopo, ha raccontato il garagista Franco Milani, di 34 anni, che a sua volta in quel momento si trovava nel bar, era entrato un giovane.

La polizia sta ora ricercando quest'uomo e Clorinda Pignatelli, entrambi spariti dalla circolazione: sono i soli che possono permettere di districare l'ingarbugliata matassa di questo « giallo ». Pare che il Percos sia stato attirato nell'appartamentino forse dalla stessa Pignatelli e non è da escludere che il delitto possa essere messo in relazione con altri due fatti di sangue pure maturati nell'ambiente della prostituzione: l'uccisione avvenuta alla fine d'agosto al Giambellino di Virginio Seretti detto « Ginetto il bidonista » e quella di Roberto Schiavi detto «Roberto il parà» fulminato il 31 ottobre sulla provinciale Broni-Pavia presso Alboredo.

L'uomo che la polizia ricerca è L. P., di 26 anni, a Milano senza fissa dimora: ha dei precedenti. Mesi fa venne denunciato per sfruttamento di Clorinda Pignatelli.

Gino Mazzoldi

ULTIMA ORA

La donna ricercata si è costituita nella notte

(Dal nostro corrispondente)
Milano, 22 gennaio.

(g. m.) **Nel corso della notte Clorinda Pignatelli si è presentata ai carabinieri del Palazzo di Giustizia che la stanno ora interrogando.**

Milano. Cesare Percos, l'uomo ucciso, Concetta Sersale e Daniela Romano (Telefoto)

Modifiche ad Avigliana del piano regolatore

Soppresse alcune norme che vincolavano i progetti per insediamenti industriali

(Dal nostro corrispondente)
Avigliana, 22 gennaio.

Il piano regolatore di Avigliana restituito circa un mese fa dalla Giunta provinciale amministrativa affinché venissero eliminati tre capoversi di un articolo delle norme di applicazione, aggiunti all'atto dell'approvazione, su proposta della minoranza comunista, è stato riesaminato dal consiglio nella seduta di questa sera.

I capoversi, che vincolavano l'approvazione di progetti per insediamenti industriali od ampliamenti di industrie già esistenti alla stipulazione di una convenzione bilaterale per la partecipazione delle aziende alla soluzione del problema della casa, sono stati eliminati malgrado le polemiche e il voto contrario dei comunisti.

Su proposta del sindaco sono stati inoltre ridotti i vincoli di copertura delle aree industriali per il periodo di salvaguardia, nelle zone mancanti di piani particolareggiati, da un decimo a un terzo, come previsto dalla legge ponte, favorendo così i nuovi insediamenti. Anche tale modifica è stata avversata dai comunisti, che hanno votato contro.

Oltre alle importanti modifiche al piano tendenti a favorire l'insediamento industriale nelle aree appositamente destinate, il consiglio ha approvato il bilancio preventivo per il 1970 e quello consuntivo del '68. **a. v.**

Il processo alle Assise di Brescia per l'assassinio del filatelico

Furioso scambio di insulti e accuse fra il conte Martinengo e l'ex amico

Messi a confronto, i due imputati si sono nuovamente accusati a vicenda del delitto - Momenti di tensione quando il patrizio afferra l'arma del crimine: « Non ho ucciso » urla - « Avevi il martello sotto il cappotto », risponde il compagno - Al termine del dibattito entrambi erano esausti - Il processo proseguirà lunedì

(Dal nostro inviato speciale)
Brescia, 22 gennaio.

Per circa mezz'ora, il conte Tebaldo Martinengo Cesaresco e Giuseppe Piccini sono rimasti l'uno di fronte all'altro davanti ai giudice della Corte d'Assise, a scambiarsi il peso dell'uccisione del filatelico Battista Zani. Un confronto che si è sviluppato a ritmo crescente, senza respiro. Ciascuno dei due ha resistito fino all'ultimo, non si è mosso di un palmo dalle proprie posizioni. E nel processo è rimasto l'inquietante interrogativo: « Chi ha ucciso il commerciante di francobolli? ».

L'udienza comincia in tono piuttosto pacato. Si parla ancora dell'assegno che, secondo il patrizio, Giuseppe Piccini avrebbe mostrato a Battista Zani nel tentativo di truffarlo. Martinengo sostiene che non si tratta di quello allegato agli atti del dibattimento. Il quesito, per il momento, resta insoluto. Poi il conte ribadisce di aver aiutato il compagno a trasportare il cadavere del filatelico per gettarlo nel lago d'Iseo, ma si attribuisce una minima partecipazione a quella macabra operazione

L'avv. Franz Sarno, difensore del patrizio, chiede che nei prossimi giorni sia compiuto un sopralluogo nella villa di Manerba sul Garda, dove avvenne il delitto. Dopo una breve permanenza in camera di consiglio, i giudici accolgono l'istanza. Quando la Corte rientra in aula, si fa un silenzio fondo.

Presidente: « Piccini e Martinengo, siamo giunti al momento del confronto. Avete sentito le letture delle deposizioni rese in istruttoria ed avete fatto qui, separatamente, le vostre dichiarazioni. Ora dite tutto quello che avete da dirvi ».

Giuseppe Piccini è più lesto ad alzarsi, quasi di scatto. Il patrizio lascia la panca lentamente e si aggiusta un poco il vestito. Il piccolo cerchio di carabinieri si fa più stretto attorno ai due imputati, che sono già stati protagonisti di due violenti scontri.

Piccini: « Le cose stanno come ho detto. L'assassino è lui ».

Martinengo: « Secondo te, sarei uscito dalla villa per andare a prendere nella macchina il martello con cui colpire Zani. Allora, spiegami come mai quell'uomo non si mosse quando rientrai. Se mi avesse visto con il martello in mano, avrebbe avuto certamente una reazione ».

Piccini: « Sei tornato dentro con il soprabito gettato sul braccio: lo tenevi nascosto là sotto ».

Martinengo: « Non è vero ».

Presidente: « Insomma, chi lo ha ucciso il povero Battista Zani? ».

Piccini: « Lui, è stato lui. Deciditi a dirlo ».

Martinengo: « Non sono un violento come te, non aggredisco la gente ».

Piccini: « Ma io ho detto la verità. Tu, invece, sei falso ».

Martinengo: «Io le mani addosso non te le metto perché mi fai pena. Avanti, fatti venire le lacrime agli occhi, adesso. Ipocrita, coniglio ».

Piccini: « E' colpa tua se sono qui dentro. Tu mi ci hai trascinato ».

Martinengo: « Allora sei un imbecille ».

Le voci dei protagonisti di questo scontro allo spasimo sono andate rapidamente aumentando d'intensità. Ora gridano tutti e due. Tebaldo Martinengo, che finora ha partecipato alle fasi del processo con ostinata compostezza, si lascia andare a gesti rabbiosi, è congestionato.

Brescia. Giuseppe Piccini, a sinistra, e Tebaldo Martinengo Cesaresco al banco divisi dagli agenti (Telefoto)

Presidente: « O l'ha ucciso lui o tutti e due insieme ».

Piccini: «Lui è l'assassino».

Martinengo: « Ma smettila di far scenate. Adesso fai le lacrime di nuovo ».

Piccini: « Sì, le faccio perché sono innocente. Tira fuori la verità, una buona volta».

Martinengo: « Il fatto è che tu vuoi sminuire la tua responsabilità ».

Intanto, sono stati portati in aula il grosso martello e un pestasale di ferro, che Piccini avrebbe calato sul capo del filatelico, secondo le dichiarazioni del compagno.

Piccini: « Ecco, con quello lo ha ammazzato ». *E indica il martello.*

Tebaldo Martinengo abbandona d'improvviso il recinto degli imputati e fa per andare a prendere il martello sul banco dei giudici. C'è un attimo di sgomento. Il conte solleva le braccia come per dire: « Non temete ». *Comunque i carabinieri lo tallonano, e quando afferra l'arnese gli sono addosso per tenerlo stretto.*

Martinengo. « Signor presidente, come avrei fatto ad entrare nella villa con un oggetto simile senza che Zani mi vedesse? ».

Piccini: « Ripeto che lo teneva sotto il soprabito ».

Poi il patrizio ripone il martello e torna al suo posto.

Presidente: « Allora, ciascuno di voi rimane sulla propria posizione ». *Martinengo risponde di sì, e Giuseppe Piccini replica implacabile che l'omicida è il conte.*

Martinengo: « E' ora di finirla con questa commedia. Tu non fare l'angioletto. E' meglio piuttosto essere diavoli, ma buoni diavoli ».

Piccini: « E' inutile che tu dica bugie. Sei in ballo e devi ballare anche tu ».

Presidente: « Avete altro da dirvi? ».

Martinengo: « No, quello lì, meno lo guardo e meglio sto».

Piccini: « Anch'io ».

La battaglia è finita. Il conte Tebaldo Martinengo e Giuseppe Piccini si siedono esausti sulla panca. Il processo è quindi sospeso e riprenderà lunedì.

Giuliano Marchesini

Sulle Tre Cime di Lavaredo

Alpini in marcia travolti da una slavina: un morto

Tre del drappello sono riusciti a porsi in salvo
La salma è stata trovata nella neve da un cane

Cortina d'Ampezzo, 22 genn.

Un drappello di alpini, composto da un ufficiale e da tre soldati in forza al battaglione del Cismon di Santo Stefano di Cadore, è stato travolto da una slavina nei pressi della chiesetta delle Tre Cime di Lavaredo, sul ghiaione che guarda la valle d'Auronzo. Un soldato, Silvano Dal Negro di 21 anni, nativo di Alleghe, è rimasto ucciso; gli altri tre si sono salvati.

La squadra, di stanza a S. Stefano di Cadore, stava rientrando ad Auronzo attraverso la Val Mason, dove aveva disposto il campo invernale. Data la bella giornata e la temperatura rigida (la scorsa notte, al rifugio, il termometro segnava 15 gradi sotto zero) non era stata prevista la caduta di slavine, tanto più che il costone non è eccessivamente ripido.

Prima di iniziare la discesa che li avrebbe portati a fondo valle, il capitano aveva ordinato di slacciare gli sci per evitare fratture in caso di cadute; l'accorgimento si è rivelato utile in quanto ha evitato a tre dei quattro alpini travolti di rimanere intrappolati sotto la neve. Quando la slavina è precipitata, quattro soldati sono immediatamente accorsi sul posto assieme con il loro capitano riuscendo ad estrarre dalla neve tre loro commilitoni. Del quarto, invece, non hanno trovato traccia.

Dal rifugio « Auronzo » è stato immediatamente dato l'allarme: le squadre del pronto soccorso alpino del Cai di Cortina, gli « Scoiattoli », i maestri di sci, i vigili del fuoco e i carabinieri sono stati immediatamente mobilitati e trasportati a Misurina da dove hanno proseguito a piedi con una marcia di circa un'ora e mezzo prima di raggiungere la località.

Frattanto, il comando dei carabinieri inviava sul posto un elicottero con due cani da valanga.

Il corpo dell'alpino travolto dalla slavina è stato trovato da « Wasko », uno degli animali. Il militare era morto soffocato. Il corpo è stato trovato sotto uno strato di neve alto circa un metro, a poco più di cento metri di distanza dal punto in cui era stato travolto. La salma è stata trasportata a Misurina per le constatazioni di legge.

(Ansa)

Raffiche di mitra nelle strade di Roma

Scontro a fuoco tra un evaso e gli agenti che lo inseguono

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

Braccato da quindici poliziotti armati di mitra, un evaso, Pietro Castellani, 29 anni, soprannominato « il bavoso », ha aperto il fuoco con una pistola Mauser calibro 22. Un proiettile ha colpito alla coscia un agente, Franco Francia, 39 anni. Sfuggito alle raffiche dei mitra, l'evaso è stato accerchiato. Quando si è visto perso, ha puntato l'arma alla bocca ed ha premuto il grilletto; la pistola, però, si è inceppata. I poliziotti gli sono stati subito addosso e lo hanno immobilizzato.

L'episodio è avvenuto ieri sera. Sette auto della polizia a 180 km all'ora hanno inseguito nelle strade di Roma una « 1750 » rubata. Al volante c'era il Castellani. Quest'ultimo, all'incrocio di via Nomentana con viale Regina Margherita, passava col rosso e si schiantava contro un'utilitaria guidata dall'impiegato Natale Viri, 41 anni. Il Viri, che lavora all'Università e stava tornando a casa, è rimasto leggermente ferito al capo.

L'evaso era stordito, ma quando gli agenti si sono avvicinati lo hanno trovato con la pistola spianata. Il Castellani riusciva così a fuggire. S'iniziava allora l'inseguimento di portone a portone, intervallato dalle raffiche di mitra e dai colpi di rivoltella. Vi sono stati attimi drammatici. Un agente, svoltando un angolo, si è trovato di fronte « il bavoso » che gli ha sparato al volto, l'arma però era scarica. L'evaso l'ha ricaricata ed ha ripreso a fuggire.

Le strade a quell'ora erano deserte; gli agenti sparavano brevi raffiche per evitare la dispersione dei colpi che avrebbero potuto colpire qualche inquilino delle case che si fosse affacciato agli spari. Pietro Castellani è stato chiuso poco alla volta a tenaglia. Quando si è visto perso ha tentato di uccidersi, ma non vi è riuscito. « *Questa volta ero deciso a farla finita: sono stufo di scappare* », ha detto dopo l'arresto.

Era evaso in ottobre dal carcere di Pisa, dove era rinchiuso da cinque anni, assieme ad altri due reclusi. **r. a.**

ANNUNCI ECONOMICI

④ Compra - Vendita alloggi, locali, terreni

(Continua da pag. 8)

REDDITO 7,30% vendo locale negozio affittato mq 70. Telefonare 211-395.
S. PAOLO, via Renier 10, modernissimo, 2 grandi camere studio tinello cucinotto servizi, 5.300.000 mutuo e saldo [illegible]. Burocaso 599-069.
SAN Paolo - corso Racconigi 239 - Costruzione 1969 - Piano quarto - Bicamere, cucina, ingresso, bagno, ripostiglio - 68 mq - 2.385.000, mutuo 5.565.000 - Esposizione levante-ponente - Gabetti 57-67.
SANGANO vendo terreno edificabile. Telef. 953-205.
SANREMO - Condominio « Miural », Via Galileo Galilei - Due-tre-quattro-cinque camere, cucinino, ingresso, bagno - Partire da 2.800.000, mutuo 2 milioni 800.000 - Posizione panoramicissima - Gabetti 57-67.
SANTA Rita - Corso Siracusa 116 - Fronti maggio - Bicamere, cucinotta, ingresso, bagno, ripostiglio - 62 mq - 2.250.000, mutuo 5.250.000 - Tricamere, cucinotta, ingresso, bagno, ripostiglio - 86 mq - 3.150.000, mutuo 7.350.000 - Posizione servitissima - Gabetti 57-67.
SANTA Rita - Via Castelnuovo delle Lanze 15 - Costruzione 1953 - Piano quinto - Bicamere, cucina, ingresso, bagno, ripostiglio - 58 mq - 2.220.000 mutuo 5.180.000 - Buon reddito - Gabetti 57-67.

[illegible]

AUTOTRASLOCHI Corbo 4000 camera, lavori assicurati Torino dintorni. Telefonare 667-183.
AUTOTRASLOCHI Dario, furgoni imbottiti, prezzi modici, personale specializzato, garanzia. Telef. 215-174.
LOCALE mq 1800 affittasi lire 380.000 fronte via, seminterrato zona Mirafiori. Telef. 361-819.
MEDICO dentista affitta 2 camere, collega altra specialità. Rivolgersi portineria corso Vittorio Emanuele 25.
NEGOZIO libero mq 40 zona commercialissima corso Palermo 93 adatto anche per deposito o laboratorio, affittasi. Telef. 851-192.
NEGOZIO Portapalazzo 2 vetrine, retro, cameretta attigua, affittasi. Telefonare 501-346.
PIAZZA Montanari, affittasi appartamento signorile, salone 2 camere cucina doppi servizi. Telefonare 257-911.
S. RITA affittasi 3 camere servizi 38.500 Telef. 835-461.
STUDIO Immobiliare affitta locale industriale mq 1200 zona Statuto. Telefono 519-363.
31.000, camera cucina, zona Francia, affittasi prossimi spod. Telef. 835-461.

⑦ Locali villeggiatura

LOANO fronte mare, sottopassaggio diretto spiaggia. Impresa Mellar vende alloggi in signorili palazzine. Informazioni Torino 730-485; Loano 019/668-510.
LOANO via Roma sottopassaggio spiaggia Impresa Canepa 019/669-406, vende appartamenti in signorili palazzine, minimi acconti.

⑧ Alberghi e Turismo

[illegible]

⑨ Collegi Istit. Scuole

[illegible]

⑪ Camere mobiliate Pensioni

[illegible]

⑫ Domande impiego

[illegible]

RAGIONIERE, ottima conoscenza meccanica et disegno, pluriennale esperienza in ufficio acquisti offresi. Scrivere: « Etas-Kompass Pubblicità 7479 — 10100 Torino ».
RAGIONIERE ottimo inglese scritto parlato pluriennale esperienza ufficio offresi. Tel. 757-364.
RAGIONIERE ventiduenne, militesente, 1° impiego, massima serietà, occuperebbesi. Telef. 657-024.
RAGIONIERE ventiduenne, militesente, libero subito, offresi. Tel. 235-492.
RAGIONIERE 30enne pluriennale esperienza contabilità generale, acquisti, tutti lavori ufficio offresi seria ditta. Telefonare 613-759.
RAGIONIERE 35 anni, assoluta padronanza contabilità generale, industriale, paghe, contributi, banche, budgets, bilanci, offresi. Scrivere: « Etas-Kompass Pubblicità 1342 — 10100 Torino ».
SALDATORE elettroautogeno qualificato offresi ore libere. Scrivere: Cianciolo, piazza Luigi Stura 18, Moncalieri.
SEGRETARIA, corrispondente traduttrice inglese e francese, stenodattilografa, lunga pratica ufficio, mansioni fiducia esaminerebbe offerte. Scrivere: « Etas-Kompass Pubblicità 280 — 10100 Torino ».
SERRAMENTI legno alluminio, tecnico completo, espertissimo cantieri, rilievi, posa in opera, offresi. Scrivere: « Etas-Kompass Pubblicità 1347 — 10100 Torino ».

(Continua a pag. 16)

⑬ Domande affitto alloggi, locali, terreni

[illegible]

⑥ Offerte affitto alloggi, locali, terreni

[illegible]

dolori reumatici
la Pomata Thermogène favorisce l'eliminazione del dolore.
POMATA THERMOGÈNE
D. Reg. 8231 D.P. 2895/6.4.54

Dott. P. ADLER - Specialista
Malattie della pelle e veneree
Via Cesare Battisti 2 angolo via Roma
Ore 10,30-12; 16-20; fest. 10-12; t. 546.088

Alla Fonte dei Pizzi
Via della Orfane 2 - Tel. 542.542
Pizzi, ricami per vestiti comunioni e biancheria. Specialità pizzi per tovaglie, camici e veli per chiese. Vasto assortimento, copriletto, pizzi Venezia-Cantù-Bruxelles. Filati e telerie da ricamo. Servizi tav. e tè, lavoro a mano.

LUGANO
catalogo illustrato con prezzi delle
VILLE
che costruiamo nei nostri villaggi residenziali attorno al lago, riservare gratuitamente e senza impegno a:
Immobiliare 3S Lugano

Servetti profumi
1° NEGOZIO VIA ROMA
2° NEGOZIO PIAZZA SABOTINO
3° NEGOZIO VILLAGGIO OLIMPIA SETTIMO TO.
LE PIÙ GRANDI PROFUMERIE D'ITALIA

Al Comitato dei ministri per la "contrattazione programmata,,

Gli impianti Fiat nel Mezzogiorno Decise le località dove sorgeranno

Tre stabilimenti nell'Abruzzo e Molise (a Termoli, Sulmona e Vasto), uno nel Lazio (Pontecorvo-Cassino), tre nelle Puglie (Lecce, Brindisi e Nardò) - Queste iniziative, con quelle già in corso a Bari, rappresentano investimenti per 240 miliardi e 19.000 nuovi posti di lavoro, oltre l'occupazione indotta

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

Nell'Abruzzo e Molise la Fiat costruirà un impianto di montaggio a Termoli (in provincia di Campobasso), uno stabilimento per la lavorazione di gruppi meccanici di autoveicoli a Sulmona (in provincia dell'Aquila), una fabbrica di dispositivi elettronici ed elettrici per autoveicoli e macchine utensili nella zona di Vasto (in provincia di Chieti).

Così ha deciso stamane il Comitato dei ministri per la contrattazione programmata, riunito al dicastero del Bilancio sotto la presidenza del ministro Caron. La decisione non è stata facile, sia per i contrastanti interessi locali, sia — soprattutto — per le divergenti tesi in materia di localizzazione.

In un primo momento sembrava dovesse prevalere senz'altro il criterio dell'ubicazione unica lungo la costa dell'Adriatico (a Termoli o a Vasto); alla fine, si è ritenuto di poter accettare la formula della localizzazione multipla, ammettendo ai benefici dell'industrializzazione anche Sulmona, cioè una cittadina di pianura ma situata in una vallata interna profonda.

Per l'impianto di montaggio di Termoli è prevista una spesa di 47 miliardi e l'assorbimento di 4 mila lavoratori, per quello di Vasto una spesa di 3 miliardi ed una maggiore occupazione di oltre [illegible] unità. Per Sulmona, si sa soltanto che dovrebbe impiegare circa mille persone, ma non si conosce la cifra dell'investimento.

Il primo abruzzese a pronunciarsi sulla decisione odierna è stato il sindaco di Sulmona, dott. Di Bartolomeo. La decisione — ha dichiarato — *«premia gli sforzi di tutti i sulmonesi, la cui azione, si può dire da sempre, è stata rivolta al superamento della secolare depressione sociale ed economica della zona. L'insediamento Fiat a Sulmona con una prevedibile occupazione di mille operai, può infatti favorire il decollo economico della zona e rappresenta il primo considerevole passo verso una totale industrializzazione in grado di irradiare i suoi benefici presso l'intera regione abruzzese di cui Sulmona è il centro geografico».*

Con la riunione di oggi è stato esaurito l'esame dei programmi d'investimento nel Mezzogiorno del gruppo Fiat, esame iniziato il 7 gennaio scorso ed interrotto proprio a causa delle divergenze relative all'Abruzzo e Molise. Nel complesso, la Fiat costruirà nel Sud entro il 1972 sette stabilimenti, che saliranno a dieci con i tre già in costruzione nella zona di Bari; l'investimento complessivo è stato calcolato in 240 miliardi e la nuova occupazione globale in 19 mila unità.

Il ministro Caron, in una dichiarazione rilasciata subito dopo la fine della riunione, ha tenuto a sottolineare l'importanza delle decisioni prese. «*L'ammontare* — ha detto — *degli investimenti del gruppo Fiat nel Mezzogiorno per il triennio 1970-72, il tipo di industrie previsto — che garantiscono un alto livello di occupazione diretta — ed i criteri obiettivi che hanno presieduto alla localizzazione delle nuove unità produttive, stanno a dimostrare che la contrattazione programmatica può considerarsi ormai uno strumento decisivo per lo sviluppo economico e sociale delle regioni meridionali».*

«Venendo al dettaglio — ha aggiunto — *gli investimenti Fiat nel Mezzogiorno per il triennio 1970-72 daranno vita a tre nuovi impianti riguardanti l'industria automobilistica, di cui due per la fabbricazione di autoveicoli: uno nell'area di Pontecorvo-Cassino ed il secondo nell'area di Termoli. Il terzo — per la lavorazione di gruppi meccanici di autoveicoli — sorgerà a Sulmona. Ad essi s'aggiungono: uno stabilimento per la fabbricazione di dispositivi elettronici ed elettrici che sorgerà nella zona di Vasto; uno stabilimento per la produzione di macchine per movimento terra nell'area di Lecce; uno stabilimento per la produzione di componenti per motori di aviazione e la marinizzazione di motori a turbina (cioè per l'adattamento di questi motori ai mezzi nautici), che sorgerà nell'area di Brindisi; infine, una pista di prova nel comune di Nardò in provincia di Lecce».*

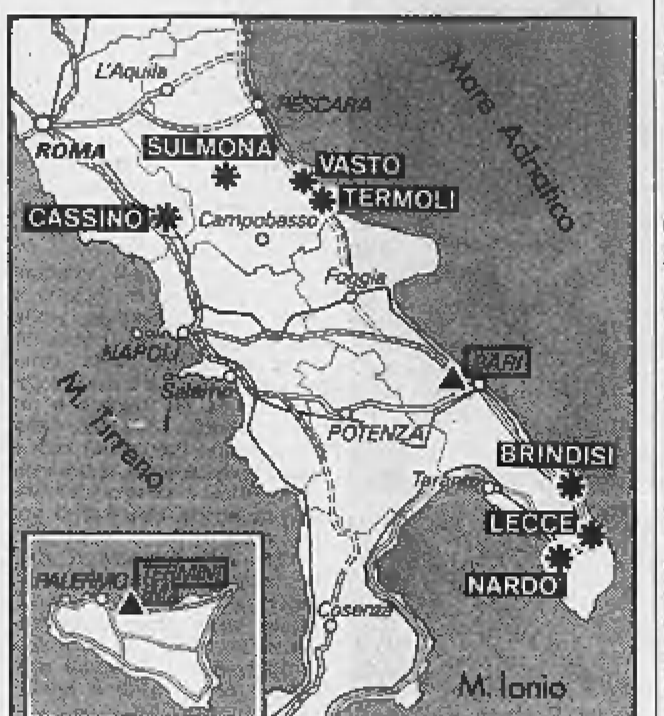
«Credo sia opportuno rilevare — ha concluso Caron — *che quelli programmati dalla Fiat sono impianti ad alta capacità diffusiva, e quindi suscettibili di allargare la fascia di occupazione, in quanto certamente si avranno altre iniziative indotte dalle precedenti.*

«La contrattazione programmata è ormai entrata in una fase di piena maturità. Ciò è confermato anche dal fatto che il comitato tecnico e il comitato dei ministri stanno ora volgendo la loro attenzione ai programmi di investimento nel Mezzogiorno presentati da altri gruppi imprenditoriali, pubblici e privati, dai quali, ne sono certo, le aree meridionali trarranno un ulteriore impulso per avanzare speditamente sulla via della loro rinascita civile, economica e sociale».

Il comitato tecnico tornerà a riunirsi quanto prima per esaminare un documento, predisposto dal ministro dei Lavori Pubblici, che illustra i criteri «strategici» per la localizzazione nel Sud delle attività industriali e individua le infrastrutture necessarie nelle zone dove sorgeranno i nuovi impianti Fiat.

Il ministro per il Mezzogiorno Taviani ha firmato, già oggi, i decreti con i quali si riconosce la «conformità» alle direttive dell'attuale legislazione dei nuovi impianti di Lecce, Nardò, Bari, Brindisi, Termoli, Vasto, Pontecorvo-Cassino, nonché l'ampliamento dello stabilimento di Termini Imerese. E' in corso la firma il decreto per l'impianto di Sulmona.

Arturo Barone



Gli asterischi indicano le nuove iniziative Fiat «localizzate» ieri dal Comitato dei ministri, i triangoli gli impianti già in costruzione o in attività a Bari e a Termini Imerese

Oggi si incontra con Wilson

Schumann: la Francia vuole Londra nel Mec

(Nostro servizio particolare)
Londra, 22 gennaio.

In un discorso tenuto questa sera a Londra, il ministro degli Esteri francese Maurice Schumann ha dichiarato che Parigi «vuole davvero» *e inequivocabilmente la Gran Bretagna nel Mercato comune. L'affermazione non è proprio nuova, tuttavia l'esser ribadita nelle circostanze dell'attuale visita di Schumann, le dà particolare forza e significato.* «Gli inglesi — osserva il Times — sono adesso convinti che l'Eliseo fa sul serio e che l'atmosfera dal 1967 è completamente mutata».

Schumann, il quale parlava al banchetto celebrativo del 35° anniversario della società per l'amicizia anglo-francese, ha aggiunto una frase anche più importante: «Io sono convinto — *ha detto* — che la tabella di marcia contemplata alla chiusura della conferenza dell'Aia sarà rispettata senza difficoltà». *In altri termini egli ha dissipato i timori che i recenti disaccordi fra i «Sei» potessero dilazionare l'inizio dei negoziati,* indicato dall'Aia «non oltre il primo luglio prossimo».

Un altro punto degno di nota è che il governo francese desidererebbe che le trattative fossero condotte da un singolo ente, presumibilmente la Commissione europea che rappresenta tutti i sei partners, sebbene Schumann a questo riguardo abbia attenuato, pronunciandolo, il testo del discorso prima distribuito alla stampa. Ma il governo inglese non ha obiezioni su tali particolari di procedura: purché si cominci presto.

La visita di Schumann si conclude domani, dopo colloqui con il premier Wilson e il ministro degli Esteri Stewart.

c. c.

Maurice Schumann

Ieri sera al Senato

Sul Mec agricolo maggioranza divisa

Roma, 22 gennaio.

Sui problemi del Mec agricolo la maggioranza che sostiene il governo si è stasera divisa al Senato, al momento di votare l'ordine del giorno conclusivo della discussione. Il documento era stato concordato tra i quattro gruppi e portava la firma dei sen. Scardaccione (dc), Rossi Doria (psi), Schietroma (psu) e Cifarelli (pri). Ma, nel corso dell'ultima parte del dibattito, i comunisti hanno proposto di non votare nessun ordine del giorno in attesa che il governo renda nota la portata reale della partecipazione italiana al finanziamento del Mec agricolo. La proposta è stata condivisa da Rossi Doria, ma non dagli altri gruppi di maggioranza. Il senatore socialista ha quindi ritirato la sua firma dall'ordine del giorno e il suo gruppo è uscito dall'aula al momento della votazione.

L'ordine del giorno, votato solo dai tre gruppi firmatari, impegna il governo a fare approvare a Bruxelles, subito dopo la decisione sul regolamento finanziario del Mec, anche i regolamenti per il vino e il tabacco; a ottenere una politica comunitaria che limiti le eccedenze, a dar vita a una politica regionale di sviluppo agricolo, che elimini gli squilibri. In questo senso si chiede che il governo prepari una serie di leggi per adeguare lo sviluppo della nostra agricoltura a quella degli altri paesi europei.

g. m.

Notizie in breve

L'incremento delle spese correnti dello Stato è risultato contenuto nei primi dieci mesi del 1969. I relativi dati ufficiali indicano che le spese correnti sono ammontate a 6240 miliardi, con un incremento di circa il 3 per cento nei confronti dello stesso periodo dell'anno precedente, quando ammontarono a 6.056 miliardi.

Il Comitato interministeriale per il Vajont ha deliberato di approvare il progetto di insediamento nella zona agevolata di Maniago di Pordenone presentato dalla «Zanussi» per la realizzazione di uno stabilimento. E' previsto un importo complessivo di 11 miliardi 253 milioni 407 mila lire. L'impianto consentirà l'occupazione di 857 unità lavorative e produrrà semilavorati.

Il gettito dell'imposta generale sull'entrata ha avuto un incremento dell'11 per cento nei primi dieci mesi del 1969, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le entrate tributarie per Ige sono ammontate a 1395,2 miliardi, contro 1251,7 miliardi nel periodo gennaio-ottobre del 1968.

TITOLI A MERCATO RISTRETTO
QUOTAZIONI NON UFFICIALI ALLA BORSA DI MILANO

TITOLI	15/1	22/1	TITOLI	15/1	22/1
Alleanza Ass.	38.500	39.200	Comm. Ital.	28.800	29.490
Ital. Incendio	17.650	17.380	Cattolica Veneta	949	850
Ital. Vita	2990	3.200	Comm. Industria	7150	7.150
Reale Grandine	3490	3.490	Naz. Agric.	14.640	14.800
C. G. E.	12.500	12.300	Pop. di Milano	7000	7.000
C. G. S.	1199	1.199	Pop. di Novara	19.900	20.400
Rejna Zanard.	1300	1.300	Prov. Lombarda	[illegible]	7.700
Ferro Met. Carb.	2275	2.350	Unione	9000	9.200
Metall. Broggi	1149	1.175	Vonwiller	6150	6.200
Cot. Cederna	2100	2.100	Ambrosiano	9650	[illegible]
Cot. Ottolini	21.900	21.900	Roma	40.090	41.000
Cot. Solbiate	472	471	Cred. Canam	1361	1.405
Fretta & C.	5700	5.300	Credito Italiano	3490	3.250
Borgomanero	1890	1.910	Int. Fin. Laniero	15.200	16.610
Manif. Cuorgnè	4300	4.300	Buitoni-Perugina	[illegible]	16.600*
Milano	19	19	Birra Italia	800	800
Verona	3655	3.655	Frig. Milano	6700	6.800
Ermolli	11.325	11.325	Ingegnoli F. P.	2000	2.000
Max Meyer	12.500	12.500	Calz. Varese	8050	8.050
Zambeletti	18.500	18.800	Cest	10.000	10.560
Rotta & C.	2690	2.690	Mag. Standa	22.990	23.400
America Ital.	2710	3.000			

* Ex cambio di 2 az. Buitoni in 1 az. Buitoni-Perugina ed ex assegnazione gratuita di 1 az. nuova ogni 24 az. Buitoni-Perugina

Piano tedesco contro l'inflazione

Schiller: entro sei mesi stabilità senza ristagno

(Dal nostro corrispondente)
Bonn, 22 gennaio.

Tre mesi dopo la rivalutazione del marco, il ministro tedesco dell'Economia, Karl Schiller, ha presentato oggi la propria ricetta per abbassare la temperatura della congiuntura tedesca surriscaldata. La si può riassumere così: un po' di intervento dirigistico, un po' di fiato all'iniziativa privata, e poi aspettare. Al governo, il responsabile dell'economia ha presentato la relazione annuale del suo ministero, che è stata approvata all'unanimità.

Contiene un programma di massima, articolato in otto punti. I più importanti prevedono il blocco di spese pubbliche (dello Stato, dei «Laender» e dei Comuni), il rinvio delle preannunciate riduzioni di imposte, l'incoraggiamento della libera concorrenza, la repressione degli aumenti abusivi dei prezzi. Il programma concede al governo una certa elasticità e libertà di movimento: se la congiuntura lo rendesse necessario, il blocco della spesa pubblica può venire revocato «con un solo movimento di mano», come ha detto il ministro.

Schiller — si fa osservare a Bonn — ha messo oggi fine all'incertezza che regnava negli ambienti economici e finanziari tedeschi. Ha chiesto — si dice — sei mesi di tempo per garantire «stabilità senza stagnazione». Con coraggio ha messo in gioco il proprio prestigio personale, affidandosi alle «*sane forze dell'economia*», le quali si adeguano alla situazione «*se le si lascia tranquille*». A loro ha lasciato libertà, allo Stato, ai «Laender» e ai Comuni ha ordinato il risparmio.

Tito Sansa

Per stimolare il rilancio degli investimenti produttivi

Sgravi fiscali alle società che venderanno azioni ai Fondi

(Nostro servizio particolare)
Roma, 22 gennaio.

A conclusione dei suoi lavori, la commissione Finanze e Tesoro del Senato ha approvato ieri un articolo aggiuntivo al disegno di legge per l'istituzione di Fondi comuni d'investimento. La nuova norma, art. 40 bis, si propone di concorrere al rilancio degli investimenti produttivi. Stabilisce infatti di esentare per tre anni dall'imposta di ricchezza mobile di categoria B le plusvalenze realizzate dalle società italiane che venderanno ai fondi azioni e obbligazioni in loro possesso.

Le condizioni per lo sgravio sono due: che le azioni vendute ai fondi si trovino già da tre anni in possesso delle società venditrici e che il plusvalore realizzato sia investito in beni strumentali, cioè in investimenti industriali. L'anno fiscale d'inizio dello sgravio è quello in cui la legge entra in vigore. Se invece l'utile viene distribuito agli azionisti, si torna ad applicare l'imposta.

Secondo un accordo non ancora definito, il disegno di legge dovrebbe essere discusso nell'aula del Senato a partire da mercoledì 28, prevedendo le votazioni all'inizio della prima settimana di febbraio. Resta aperto, per dichiarazione dei socialisti, il solo problema del trattamento fiscale.

Su questo tema il dottor Manes, dirigente della Banca Nazionale del Lavoro, ha detto oggi che un trattamento fiscale eccessivamente favorevole per i proprietari di fondi può creare un inconveniente agli investimenti diretti in azioni. E' infatti probabile che in una fase iniziale i possessori d'azioni vendano ai fondi, i quali poi, però, troverebbero difficoltà nel rivendere le azioni, a causa del diverso regime fiscale.

g. maz.

La «cedolare vaticana»

Archiviate le denunce contro gli ex ministri

Roma, 22 gennaio.

La commissione inquirente per i procedimenti d'accusa ha deciso, con il voto favorevole di meno dei quattro quinti dei suoi componenti, l'archiviazione degli atti riguardanti gli ex ministri Mario Martinelli, Roberto Tremelloni e Luigi Preti, denunciati per avere concesso con decreto ministeriale l'esenzione dall'imposta cedolare dei beni di proprietà vaticana che si trovano in territorio italiano.

La notizia è stata comunicata stamane all'assemblea di Montecitorio dal presidente di turno Zaccagnini, il quale ha reso noto, fra l'altro, che da oggi decorrono i termini, previsti dal secondo comma dell'articolo 18 del regolamento parlamentare per i procedimenti d'accusa, per l'impugnazione di questa deliberazione.

Qualora entro cinque giorni dalla comunicazione, la maggioranza assoluta dei membri del Parlamento lo richieda, la commissione procederà all'inchiesta. La richiesta dovrà essere presentata per iscritto al presidente della Camera. *(Ansa)*

L'indice generale è salito dello 0,35 per cento: da 81,85 a 82,12

Azioni: è la sesta riunione in rialzo

Lievi variazioni nel reddito fisso

Milano, 22 gennaio.

Seduta contrastata, conclusa con nuovi progressi. L'indice è in rialzo per la sesta giornata consecutiva.

Nel reddito fisso, variazioni contenute nei due sensi.

L'indice generale azionario «Il Sole - 24 Ore» passa da 81,85 a 82,12, con un guadagno dello 0,35 per cento. Indice Mediobanca: da 76,97 a 77,18 (+0,27 per cento).

Titoli trattati: di Stato per 675 milioni di lire; obbligazioni per 1 miliardo 939 milioni di lire; azioni n. 2.866.035, per un valore di 7 miliardi 817 milioni di lire.

Dopoborsa a Torino in nuovo progresso

Dopoborsa in ulteriore progresso. Prezzi informativi della serata: *Viscosa 3810/3820; Fiat 3442/3447; Montedison 1092/1094; Generali 81.600/81.700; Ifi priv. 9770/9800; Pirellone 3260/3270; Olivetti priv. 3240/3250.*

Totali della giornata: *titoli di Stato per 37.500.000 lire; obbligazioni per 73.000.000 lire; azioni n. 203.175.*

I cambi della lira

Milano, 22 gennaio.

Quotazioni di chiusura (tra parentesi le chiusure precedenti):

Media cambi Uic: dollaro Usa 629,34 (629,19); dollaro canadese 585,525 (586,45); franco svizzero 146,06 (145,91); corona danese 83,985 (83,94); corona norvegese 88,007 (87,89); corona svedese 121,81 (121,76); fiorino olandese 173,195 (173,182); franco belga 12,67 (12,671); franco francese 113,415 (113,41); lira sterl. 1511,65 (1510,95); marco tedesco 170,807 (170,922); scellino austriaco 24,322 (24,3091); escudo portoghese 22,125 (22,125); peseta spagnola 9,008 (9,008).

Banconote: dollaro Usa 628,30 (628,30); lira sterlina 1509,50 (1509,50); franco svizzero 145,85 (145,85); franco francese 109,50 (109,10); fr. belga 12,45 (12,50); marco tedesco 170,80 (170,70); scellino austriaco 24,27 (24,37); peseta spagnola 8,81 (8,81); escudo portoghese 21,80 (21,60); dollaro canadese 574 (574); fiorino olandese 173 (173); corona danese 83,80 (83,80); corona svedese 121,60 (121,60); corona norvegese 87,80 (87,80); dinaro jugoslavo taglio piccolo 41,50 (41,50); taglio grande 42,25 (41); dracma greca taglio grande 18,25 (18,75); taglio piccolo 16,75 (18,75).

La Cogis trasformata in società per azioni

Milano, 22 gennaio.

La Cogis, Compagnia generale interscambi di Milano, si è trasformata da società a responsabilità limitata in società per azioni. Il capitale è stato aumentato da 600 a 1080 milioni di lire. Al capitale — informa un comunicato — partecipano Fiat, Rivoli, Ski, Finmeccanica, Montedison, Snia Viscosa, Edilizia Commerciale e Dino Gentili.

Il dott. Giuseppe Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, è stato confermato presidente della Cogis. Alla carica di consigliere delegato è stato eletto Dino Gentili, che ha anche assunto la carica di vice presidente unitamente al prof. Guido Rossi. *(Ansa)*

LE QUOTAZIONI A TORINO

Titoli	22	Variaz.
VALORI DI STATO		
[illegible]		
OBBLIGAZIONI		
[illegible]		
» 5 ½ % '63	87 50	+ 0 50
» 6 % '64	98 —	—
» » '65	91 —	—
» » » 11	89 —	—
» » '66	88 45	—
» » '68	88 90	— 0 50
» » '69	87 45	— 0 45
C.F.S. Napoli 5 %	90 90	—
Invelmer 5 ½ % 61	91 90	— 0 10
» 5 ½ % '62 4ª	90 —	—
» » » 5ª	88 25	—
» » » 6ª	88 25	—
» » '63 7ª	87 70	—
» » » 8ª	87 50	—
» 6 % '64 9ª	91 —	+ 1 50
» » » 10ª	89 40	— 0 10
» » '65 11ª	89 50	—
» » '66 12ª	89 —	—
» » '67 13ª	89 —	—
» » » 14ª	89 —	—
» » 68-66 15ª	89 40	+ 0 40
» » 69-69 16ª	90 50	—
Cassa R.P.L. 5 %	94 90	—
» O.P. 5 %	94 90	—
Isipu ven. 5 ½ %	86 75	+ 0 75
» 6 %	89 70	— 0 10
» Edison 6 % 51	98 —	—
» » » 55	95 90	—

Titoli	22	Variaz.
[illegible]		

Titoli	22	Variaz.
OBBLIGAZ. CONVERTIBILI		
Finsider 5 ½ %	86 —	—
Imm. Roma 6 %	245 —	—
Rumianca 6 %	88 30	— 0 70
Pirelli 68-84 5%	150 —	—
AZIONI		
ALIMENTARI		
Motta	3500	+ 10
Eridania	3015	+ 115
Romana Zuccheri	275	—
Talmone	2710	+ 20
Florio	160	+ 15
MINERARI ED ESTRATTIVI		
Amiata	11590	+ 30
Talco & Grafite	19900	—
Fornaci Riunite	15800	—
COMUNICAZIONI		
Autostrada To-Mi	31330	+ 250
N.A.I.	[illegible]	+ 280
Torino-Nord	63	+ 1
Mittel (F. Med.)	2060	—
SIP	2968	+ 8
Italcable	3830	—
Alitalia	19480	+ 190
IMMOBILIARI		
SIAM	15050	+ 2350
Gilardini	2675	—
Risan. (Napoli)	8510	+ 40
Silos	3570	—
Beni Stabili	4750	+ 30
Immobiliare Roma	633	+ 1
Ind. Stura	2360	— 10
Ferco	247	— 2
Sacie priv.	940	— 5
CHIMICI		
Montedison	1091	+ 11
Liquigas	185	+ 1
Pibigas	84,50	— 0,50
SAFFA	5700	— 20
Schiapparelli	6500	—
Paramatti	1630	—
Mira Lanza	49500	— 550
S.A.R.O.M.	1250	—
ANIC	1234	+ 31
Rumianca	1136	+ 5
Italgas	1255	+ 6
FINANZIARI E ASSICURATIVI		
Mediobanca	101500	— 200
La Centrale	7135	— 15
S.M.E.	2507	— 8
STET	3290	+ 12
Finsider	694	+ 3
Piemonte Finanz.	1845	—
Invest	3320	— 30
Assicur. Torino	17450	+ 250
Assic. Toro priv.	14650	— 50
Generali	81700	— 100
S.A.I.	47300	+ 250
RAS	73250	— 300
[illegible] (Med.)	2223	+ 8
IFI priv.	9780	+ 90
METALMECCANICI		
Fornara	570	—
Westinghouse	1780	—
Moncenisio	2750	+ 200
Nebiolo	707	+ 2
Italsider	1040	— 3
Dalmine	975	— 5
Olivetti	3040	+ 10
» priv.	3172	+ 52
FIAT	3443	+ 20
» priv.	2410	+ 7
Terni	259,50	+ 0,50
E. Marelli	667	+ 7
M. Marelli priv.	1630	— 10
TESSILI		
Châtillon	4940	+ 10
Fisac	500	+ 15
Borgosesia	10700	—
Viscosa	3805	— 5
» priv.	3030	—
DIVERSI		
Rinascente	379	+ 6,50
» priv.	298	+ 11
Pirelli	3171	+ 6
Cartiera Italiana	1165	+ 5
Cartiera Burgo	20500	— 500
Cir	8400	—
Acque Potabili	940	—
Acqua Roma	788	+ 2
Eternit	[illegible]	—
Ceramiche Pozzi	217	+ 11

QUOTAZIONI A MILANO

ALIMENTARI				TESSILI	
[illegible]				Châtillon	4920
ASSICURATIVE				Cantoni	[illegible]
[illegible]				Olcese	396
BANCARI				Cucirini	8200
[illegible]				Stampati	5800
CHIMICI				Cascami	7500
[illegible]				[illegible]	
Gas Napoli				TRASPORTI	
Caffaro				[illegible]	
C. Erba				DIVERSI	
Erba priv.				[illegible]	
Italgas					
Lepetit					
Lepetit priv.					
Liquigas					
Mira L.					
Osalgeno					
Pibigas					
Rumianca					
Saffa					
Sarom					
Montedison					
Petrolifera					
Pierrel					
ELETTRICI					
Magneti M.					
Marelli E.					
Sip					
Tecnomasio					
Terni					
FINANZIARI					
Agricola					
Bastogi					
[illegible]					

Wall Street è ancora nella serie positiva

A Parigi e Francoforte sensibili guadagni, a Londra lievi progressi - A Zurigo tendenza debole

New York, 22 gennaio.

Wall Street ha chiuso in rialzo per la terza giornata consecutiva. L'indice Dow Jones dei titoli industriali è salito dello 0,48 per cento.

Medie Dow Jones (tra parentesi le medie precedenti): industriali 786,18 (782,27); trasporti 172,97 (172,41); pubblica utilità 108,22 (108,15).

Allied Chemical 36 3/8 (37 1/4); American Cyanamid 27 1/4 (27 1/8); American Motors 9 5/8 (9 1/2); American Smelting 31 3/4 (33); American Tel and Tel 49 3/8 (49); Anaconda 29 1/4 (29 1/4); Bethlehem Steel 28 5/8 (28 5/8); Boeing 27 1/8 (27 7/8); Canadian Pacific 68 (67 1/2); Chrysler 31 1/4 (32); Coca Cola [illegible] (86); Du Pont 100 3/4 (101); Eastman Kodak 70 (70 3/4); Firestone 50 1/4 (49 7/8); Ford 40 1/2 (40 1/2).

General Electric 74 1/8 (74); General Foods 82 (82 1/4); General Motors 68 3/4 (67); Gillette 49 3/4 (50 1/2); Goodrich 33 1/8 (33); Goodyear 28 7/8 (28 5/8); Gulf Oil [illegible] (28); Ibm 356 (355); International Nickel 42 (41 3/8); International Paper 35 1/2 (35 5/8); Kennecott Copper 44 3/4 (44 3/8); Minnesota 110 1/4 (109 5/8); Monsanto 34 1/2 (34 3/8); National Biscuit 54 1/8 (53).

Royal Dutch 37 1/2 (37 3/4); Sears Roebuck 66 (65 7/8); Shell Oil 40 (40); Standard Oil N. J. 61 1/8 (61 1/2); Swift 31 (31); Texaco 28 7/8 (28); Twa 21 1/8 (21 1/2); Union Carbide 36 5/8 (36 1/2); U. S. Steel 33 7/8 (34); Westinghouse 56 1/4 (55 1/4); Woolworth 36 3/4 (36 3/8); Xerox 107 1/8 (106 1/4).

Parigi, 22 gennaio.

L'indice dei valori francesi è salito da 104,3 a 105,3.

Air Liquide 474 (477,90); Citroën 129,90 (127,50); Saint-Gobain 160 (155,50); Française des Pétroles 211 (213,20); Michelin [illegible] (1658); Péchiney 200 (196,40); Peugeot [illegible] (281,50); Rhône Poulenc [illegible] (259,80); Suez 380 (380); Ugine-Kuhlmann 222 (223); Crédit Comm. Français 188 (187,80); Ciments Français 145,20 (145,50); Denain Nord-Est 162,50 (167,90); Lafayette 220 (221,50); Ferrier 387,90 (289); [illegible] 465 (460).

Francoforte, 22 gennaio.

L'indice dei valori industriali è salito da 158,68 a 159,42.

Aeg 220,50 (227); Basf 209,60 (209,50); Volkswagen 255 (255); Brown Boveri 244 (236); Daimler Benz 403 (399); Bayer 178,20 (177); Hoesch 78,50 (77,60); Mannesmann 160 (160,70); Man 459 (456); Metallgesellschaft 582 (580); Rhein Stahlwerke 125 (123); Schering 552 (557); Siemens 242 (240,50); Deutsche Bank 395 (392,50); Dresdner Bank 303 (302).

Zurigo, 22 gennaio.

L'indice generale è sceso da 342,2 a 340.

Unione Banche Svizzere 4220 (4300); Società di Banca Svizzera 3160 (3200); Credito Svizzero [illegible] (3550); Nestlé 3050 (3050); Bally 1340 (1340); Elektro-Watt 2070 (2075); Italo-Suisse 214 (216); Aare-Tessin 815 (810).

Londra, 22 gennaio.

L'indice dei titoli industriali è passato da 653,9 a 655.

Bowater Paper 34 1/2 (34 1/2); British Leyland 12 1/2 (12 1/2); British Petroleum 111 7/8 (111 7/8); Dunlop 35 (35 3/8); General Electric 25 3/4 (25 7/8); Imperial Chemical 57 1/2 (57 5/8); Imperial Tobacco 17 5/8 (17 7/8); Rand Mines 150 (152 1/2); [illegible] 127 1/2 (128 5/8); Rolls-Royce 24 1/8 (23 7/8).

Fondi d'investimento distribuiti in Italia

FONDI		21 gennaio Riscatto	21 gennaio Emiss.	22 gennaio Riscatto	22 gennaio Emiss.
Dreyfus Fund	(doll.)	12,51	13,71	12,48	13,68
Fidelity Fund	»	14,83	16,32	14,94	16,33
Fid. Capital Fund	»	11,06	12,09	11,06	12,09
Fid. Trend Fund	»	23,33	25,52	23,44	25,62
Fonditalia	»	12,16	—	12,21	—
Interfund	»	10,87	11,88	10,88	11,87
Italamerica	»	10,30	10,88	10,40	11 —
Capital Italia	»	10,08	—	10,08	—
Interitalia	(lire)	9.344	9.785	9.360	9.782
Int. Secur. Fund	(fr. bg.)	388	—	388	—

Prezzi dell'oro (in dollari per oncia)

MERCATO	21/1	22/1
Londra	34,85	35
Zurigo	34,875	35,025
Parigi	35,56	35,19
Francoforte	34,85	35,05
Milano	35,70	35,70
New York	35,05	35,20

A Londra la quotazione ha recuperato «quota 35», sotto la quale era sempre rimasta dall'8 gennaio.

Politica di pace nel Mediterraneo

Moro in Marocco Oggi dal sovrano

La visita durerà cinque giorni - Verso più stretti rapporti economici fra i due Paesi (il Marocco è associato al Mercato Comune)

(Dal nostro inviato speciale) Rabat, 22 gennaio.

Al suo arrivo a Rabat Moro ha trovato ad accoglierlo per un saluto non previsto dal protocollo e dal programma, il [illegible] ministro marocchino. C'erano, oltre al ministro degli Esteri, altri membri del governo, numerose personalità e dignitari della casa reale. (Domani l'on. Moro sarà ricevuto dal sovrano). La rinuncia alla rigidità protocollare cui il Marocco tiene molto non è casuale: forse in maniera ostentata mostra l'interesse che il Marocco porta alle conversazioni che cominceranno domani.

E' un'indicazione importante, perché i temi principali da trattare sono di carattere generale e, come tali, quando i propositi non sono saldi, riescono evasivi e impalpabili. Sono i temi di una organizzazione europeo-mediterranea per l'avvenire. Il Marocco si muove adesso verso un raggruppamento magrebino (Marocco, Algeria, Tunisia) che darebbe un nucleo al mondo arabo e più fisso nel conflitto medio-orientale alle tendenze moderate. L'Italia, che era stata già sollecitata ad intervenire in passato, intende favorire questo disegno ed agire affinché sia assicurato il cosiddetto «prolungamento» dell'Europa dei Sei nel Mediterraneo. Ragioni politiche e ragioni economiche dettano questa strategia.

Le ragioni economiche [illegible] più impellenti [illegible] che il Marocco è associato al Mercato comune e tutte le intese commerciali devono passare per gli organismi di Bruxelles. Le ragioni politiche sono evidenti: [illegible] devono creare le [illegible] per una politica meno rischiosa nel Medio Oriente. Insieme alle giuste esigenze di Israele deve, per l'Italia, essere mantenuta e rafforzata l'amicizia col mondo arabo, condizione [illegible] di difesa di sostanziali interessi economici.

Si parlerà da domani di come dar vita ad un assetto meno instabile nel Mediterraneo. L'Italia più di ogni altro Paese europeo ha ragione di temere un ordine assicurato soltanto dalle mutevoli esigenze d'equilibrio delle grandi potenze: può essere un ordine che evita le tensioni, ma che sacrifica concreti interessi dei Paesi dell'area mediterranea.

Lo scopo della visita di Moro (che si protrarrà per cinque giorni) è quello di fare in modo che l'Europa di domani non si ritragga in una visione «nordica» della strategia politica e dei rapporti economici: non conviene all'Italia; ed è [illegible] comune che le prospettive dell'Africa Settentrionale non dipendano dalla capacità d'influenza e di attrazione di [illegible] solo dei sei Paesi del Mercato Comune.

Michele Tito

Le ambulanze della Cri passeranno agli ospedali?

(Nostro servizio particolare) [illegible], 22 gennaio.

(l. f.) Si è riunita oggi, per la prima volta, la Commissione di studio per la riforma e l'accertamento del patrimonio della Cri, istituita il 29 dicembre scorso dal ministro della Sanità Ripamonti. Nel corso della discussione, alla quale hanno partecipato gli onorevoli Usvardi, Galloni, la senatrice Dal Canton e Cattaneo Petrini, si è convenuto tra l'altro sull'anacronismo di alcune norme che regolano il lavoro della Croce Rossa, [illegible] che sono state ritenute superate dalle [illegible] leggi, ed in particolare dalla legge n. 32 sugli ospedali e le norme delegate sui servizi ospedalieri.

Interessante è apparsa la proposta dell'on. Usvardi, e accettata dagli altri membri della commissione, che sostiene l'opportunità di togliere alla Croce Rossa, per assegnarli direttamente agli ospedali, i mezzi di pronto soccorso e il trasporto degli infermi infortunati.

E' stato anche fatto notare che i mezzi a disposizione della Croce Rossa sono insufficienti alle reali necessità della popolazione italiana: in Italia esistono soltanto 2200 autoambulanze, di cui 900 della Cri su una reale esigenza, secondo le indicazioni dell'organizzazione mondiale della sanità, di 5500.

Può ospitare fino a 500 passeggeri

Londra. Il «Boeing 747» si ferma sulla pista di Heathrow al termine del primo volo ufficiale (Telefoto U.P.I.)

Il Boeing Jumbo-jet ha iniziato i voli di linea New York-Londra

L'arrivo in Gran Bretagna con sei ore di ritardo; l'aereo sostituito per un guasto all'ultimo momento

(Nostro servizio particolare) Londra, 22 gennaio.

Il primo volo regolare di linea di un «Boeing 747», il *Jumbo-jet* capace di ospitare fino a [illegible] viaggiatori, è giunto oggi a Londra proveniente da New York.

Il gigantesco 747 della Pan American con a bordo 362 passeggeri, 18 membri dell'equipaggio e 15 tonnellate di carico è giunto a Londra con sei ore e mezzo di ritardo a causa della sostituzione dell'aereo all'aeroporto di New York. Originariamente l'aereo che doveva compiere il viaggio inaugurale era il «Clipper Young America» [illegible] all'ultimo momento, per un guasto ad un motore, è stato sostituito all'aeroporto di New York con uno frettolosamente battezzato «Clipper Victor».

I viaggiatori [illegible] rimasti entusiasti del volo nonostante il ritardo della partenza ed hanno applaudito sia al decollo che all'atterraggio. Una passeggera americana ha detto che [illegible] esiterà a volare ancora sul *Jumbo*. L'unica [illegible] dissenziente è venuta da un passeggero proveniente da Chicago, il quale ha espresso il parere che il *Jumbo* sia un apparecchio troppo grande perché a bordo si possa avere un servizio efficiente.

L'aereo è ripartito alle 16,15 per New York con un'ora di ritardo sul previsto. Erano a bordo 150 passeggeri, tra i quali l'attrice cinematografica Raquel Welch e il marito che rientravano negli Stati Uniti.

Il Boeing 747 «Jumbo-jet» è il più grande aereo attualmente in servizio al mondo per usi civili. Capace di trasportare in volo transoceanico sino a 500 persone, viaggia a una velocità vicina a quella del suono (circa 950 chilometri l'ora) e viene venduto alle compagnie di navigazione per 14 miliardi di lire. La Pan American è la prima società che abbia immesso questi «elefanti dell'aria» (come si può tradurre il termine Jumbo) in [illegible] servizio di linea. [illegible] prossimi giorni avranno inizio i voli, aperti oggi con la tratta New York-Londra, sulla linea New York-Seattle, che in un secondo tempo verrà prolungata fino a Tokio.

c. c.

Un ragazzo di Avigliana

Fugge in Germania col cugino «capellone»

(Dal nostro corrispondente) Avigliana, 22 gennaio.

(v.) Un [illegible] di quattordici anni, Gaetano Servodio, studente di scuola media, abitante col genitori e due fratelli maggiori ad Avigliana in piazza Conte Rosso 31, è scomparso da casa dalle 14 di ieri lasciando un biglietto nella buca delle lettere: «*Cara mamma, non preoccuparti* — ha scritto — *vado via con mio cugino e andiamo in Germania*». Il giovane, prima di andarsene, ha prelevato dalla banca tutti i suoi risparmi: circa 6000 lire.

Con lui si è allontanato anche il cugino Eugenio Principe, un capellone diciannovenne arrivato sabato scorso dalla Germania.

Il Principe, nei pochi giorni trascorsi in casa dei Servodio, ha combinato loro diversi guai: tra l'altro ieri mattina aveva preso le chiavi dell'auto dei parenti e stava per fuggire. Fermato dai vigili urbani per alcune infrazioni, aveva strappato il bollo di circolazione della vettura.

Isernia è provincia Approvata la legge

Roma, 22 gennaio.

La legge che istituisce la provincia di Isernia e riorganizza gli uffici periferici dello Stato nel Molise è stata approvata questa sera dalla Commissione Interno del Senato, in sede deliberante, nel testo già varato dalla Camera. Il provvedimento diventerà quindi operante [illegible] la pubblicazione sulla «Gazzetta Ufficiale».

Il sottosegretario all'Interno [illegible] Pucci ha dichiarato al termine [illegible] riunione che il governo ha espresso parere favorevole perché ha considerato la creazione della provincia di Isernia [illegible] adempimento necessario nella fase esecutiva della legge che ha istituito la regione molisana. *(Ansa)*

L'incidente sulla Torino-Carignano

Un giovane operaio muore nell'auto contro un albero

Santo Perrona, di 22 anni

(Dal nostro corrispondente) Carignano, 22 gennaio.

(r. b.) Un operaio è morto ed altri tre sono rimasti feriti in un incidente stradale avvenuto alle 5,20 sulla Torino-Carignano poco dopo La Loggia. La vittima è Santo Perrona, di 22 anni, abitante a Moncalieri in corso Trieste 59 con la moglie ed un figlio. Andava a lavorare alla Fiat di Carmagnola su una «850» guidata dal ventitreenne Mario Leuci residente a Nichelino in via Giusti 10. Sull'auto si trovavano anche Orazio Ricotta, 31 anni, Nichelino, via Filzi 20 e Luigi Infieri, 24 anni, di Moncalieri, corso Trieste 51.

La macchina, che percorreva ad alta velocità un rettilineo fiancheggiato da platani, ha sbandato all'improvviso a causa del fondo ricoperto di ghiaccio e, dopo avere divelto tre paracarri, si è schiantata contro un albero.

I quattro operai sono rimasti imprigionati dalle lamiere contorte. Un automobilista di passaggio ha prestato i primi soccorsi ed ha portato il Perrona, che appariva in gravissime condizioni, alle Molinette dove ha cessato di vivere due ore dopo per frattura del cranio e lesioni interne. Il Leuci e gli altri due passeggeri sono stati ricoverati all'ospedale di Carignano e giudicati guaribili in 10 giorni.

La Eti assumerà nuovi dipendenti

Condove, 22 gennaio.

(g. d.) L'Eti dopo [illegible] acquistato il complesso «Vallesusa» sta ora potenziando le aziende in valle. Ha ricevuto commesse di lavoro notevoli, che le permetteranno di assumere circa 500 operai nei prossimi mesi. L'azienda frattanto ha inviato tecnici a perfezionarsi negli Stati Uniti, in Inghilterra e in altre nazioni europee per apprendere le ultime novità nel campo tessile.

La notizia di nuove [illegible] assunzioni ha destato soddisfazione fra i valligiani.

ALBERTO RONCHEY
DIRETTORE RESPONSABILE

© 1970 Editr. LA STAMPA S.p.A.

Questo quotidiano è controllato dalla Istituto Accertamento Diffusione

Un altro ragazzo suicida a Lilla A Parigi un giovane si dà fuoco

Il primo (20 anni) si è gettato sotto un treno per una delusione d'amore Sconosciute le [illegible] del secondo suicidio (la vittima aveva 28 anni)

(Nostro servizio particolare) Parigi, 22 gennaio.

Un altro ragazzo — il terzo nel giro di cinque giorni — si è tolto la vita ieri a Lilla ed un altro giovane si è fatto bruciare vivo a Parigi, nel centro periferico di Châtillon-sous-Bagneux, oggi pomeriggio. Non si conoscono ancora le cause del suicidio di Parigi; la vittima è lo studente Yves Michel Cochet, di 28 anni. Il giovane uccisosi a Lilla è il ventenne Jacques Gerducki, che frequentava la facoltà di Medicina. Egli non si è bruciato vivo [illegible] maniera [illegible] bonzi come gli altri due giovani ma si è coricato sulle rotaie della ferrovia ed una locomotiva in manovra gli ha spaccato il petto in due. Press'a poco alla stessa ora duemila giovani circa attraversavano la città in corteo, in silenzioso omaggio ai due compagni che si erano tolta la vita nei giorni precedenti.

Il gesto di Jacques Gerducki non è stato dettato come quello di Robert Gerekens e di Regis, da un sentimento di protesta «*contro le guerre e contro le follie degli uomini*», ma da ragioni molto più personali: la disperazione perché una ragazza di cui era innamorato non corrispondeva ai suoi sentimenti. E' probabile però che avrebbe forse rinunciato ad uccidersi se [illegible] si fosse trovato imm[illegible]amente immerso nell'atmosfera fosca creata dal tragico gesto dei due compagni.

Quest'epidemia di suicidi fa correre strane voci a Lilla. Ad esempio che [illegible] giorni scorsi è stato distribuito agli studenti un manifestino col quale veniva esaltato «*l'impegno individuale*» che, male interpretato, può avere incoraggiato le decisioni estreme. Si parla anche della costituzione di un gruppetto di dodici liceali che avrebbero giurato di seguire l'esempio di Regis e di Gerekens per far vacillare col loro sacrificio, la società del consumo. Tale voce, considerata assurda da molte persone, non è giudicata inverosimile da altre. La polizia, comunque, indaga, ed il padre di Robert, che ha consegnato il diario intimo del figlio, ha dichiarato: «*Se c'è un responsabile bisogna che venga scoperto. Sarà il miglior modo di fermare il fenomeno di pazzia collettiva*». In seno all'opinione pubblica di Lilla, scrive l'inviato di *Le Monde*, si constata il sorgere «*di una ostilità sorda contro questo mondo dell'adolescenza, impertinente e pazzo, riformatore senza poteri*».

A Parigi un deputato ha chiesto la costituzione di una commissione parlamentare di inchiesta sulla psicosi della gioventù. Egli afferma che i fatti di Lilla sono la manifestazione [illegible] del disorientamento e dell'angoscia che imprigionano la frazione più esigente della gioventù. «*Bisogna dunque esaminare i suoi problemi che si manifestano sia mediante l'agitazione endemica nell'Università sia mediante l'uso di stupefacenti e l'autodistruzione*».

Per quanto riguarda l'agitazione nelle Università, il ministro dell'Interno ha risposto denunciando «*l'azione delle minoranze presuntuose ed aggressive*», affermando che «*quando si produce un reato di diritto comune nei locali universitari, la sanzione spetta ai tribunali giudiziari*» e [illegible] autori [illegible] disordini [illegible] essere puniti.

Loria Mannucci

Sulla cartella delle tasse scrisse: «Siete incoscienti»

Un agricoltore di Castell'Alfero - Condannato a 4 mesi

(Dal nostro corrispondente) Asti, [illegible] gennaio.

(u. m.) Il contadino Paolo Cussotto, di 63 anni, residente a Castell'Alfero, che restituì alla Giunta il foglio di accertamento dell'imposta di famiglia, con scritto sopra «*Siete degli incoscienti*», è stato condannato dal nostro Tribunale a 4 mesi di reclusione.

Il fatto accadde il 23 agosto [illegible]. Il Cussotto, poiché la Giunta gli [illegible] elevato l'imposta da 19.735 lire a 24.480, davanti ad alcuni testimoni disse al [illegible]: «*La Giunta mi ha calcolato [illegible] uno dei più ricchi coltivatori. L'anno scorso ho chiesto la diminuzione dell'imposta perché sono stato sinistrato dalla grandine, mentre ora vedo che mi è stata aumentata*». Quindi sul foglio dell'accertamento scrisse: «*Il Cussotto non fa [illegible] ricorso, però vi dico che siete degli incoscienti e, se accettate, ve lo dimostrerò in un pubblico comizio. A voi la scelta*». Poi riconsegnò il foglio [illegible].

Stamane in Tribunale l'imputato ha dichiarato di avere scritto la frase in un impeto d'ira. I giudici lo hanno riconosciuto colpevole di oltraggio e lo hanno condannato a quattro mesi di reclusione, con il beneficio delle attenuanti generiche e della condizionale. Il p. m. aveva chiesto sei mesi.

Martedì il processo al sanremese accusato di spionaggio in Egitto

Aveva fotografato un porto - E' difeso dal migliore avvocato di Alessandria

(Dal nostro [illegible] speciale) Sanremo, [illegible] gennaio.

«*Sono molto preoccupato per la sorte di Romano Midolini* — ha detto il console italiano ad Alessandria d'Egitto, intervistato telefonicamente — *e non so proprio come questa vicenda andrà a finire. Le autorità egiziane sono convinte che il giovane sanremese sia una spia. Nel rullino che gli è stato sequestrato il giorno dell'arresto, 25 ottobre, sono stati trovati sette fotogrammi che gli egiziani considerano riproducenti obiettivi militari. Le autorità italiane hanno fatto tutto il possibile per aiutarlo. Della vicenda si è parlato anche ad alto livello, ma pare che i risultati non siano del tutto soddisfacenti. Martedì prossimo Romano Midolini comparirà davanti ai giudici del Tribunale militare di Alessandria d'Egitto per rispondere di spionaggio a favore di Israele. Noi gli abbiamo procurato il migliore avvocato della città*».

Ciò che aggrava la posizione del musicista italiano è che il passeggero fermato con lui a bordo dell'«Esperia» è effettivamente, a dire delle autorità egiziane, una spia, un libanese israelita che viaggiava con molti documenti falsi, al quale è stato sequestrato anche materiale che [illegible] lascia dubbio sulla sua attività.

«*Sì, è vero* — ha detto la moglie di Romano Midolini, la signora Jole Nardicchia, mentre oggi da Firenze parlava con i fratelli, proprietari di un negozio di alimentari nel centro di Sanremo — *Romano e quel libanese si conoscevano. Ma è stata una conoscenza occasionale. Era capitato al tavolo con noi, cenavamo insieme e sapete come accade sulle navi, si fa subito amicizia. Da Beirut ad Alessandria d'Egitto i due erano diventati quasi amici. Ma prima non lo avevamo mai visto. Non solo io posso testimoniarlo, ma anche tutti gli altri orchestrali del complesso in cui [illegible] mio marito.*

«*Quanto al materiale fotografico che Romano aveva nel baule aperto ieri a Sanremo, la spiegazione è molto semplice. Dai fotogrammi avete visto come i soggetti da lui prediletti [illegible] fossero obiettivi militari, come basi navali e aeroporti ecc., ma i paesaggi ed altre figure [illegible] ratteristiche. Posso aggiungere dell'altro. Ultimamente Romano fotografava ogni cosa per esercitarsi. Non voleva invecchiare suonando il saxofono e girando il mondo. Ed allora aveva deciso di profittare della sua passione per cambiar mestiere. Sviluppava e stampava le fotografie scattate per impratichirsi. Poi, fra qualche anno, avremmo aperto un negozio qui a Firenze, un locale che abbiamo già praticamente impegnato*».

«*Mi hanno detto* — ha continuato la signora Midolini — *per tranquillizzarmi, che il Tribunale militare potrebbe anche condannarlo soltanto a sei mesi, se considerasse le fotografie da lui scattate come contravvenzione ad un divieto. Ma gli egiziani [illegible] convinti che sia una spia. Potrebbero anche condannarlo a morte*».

u. z.

Nessuna traccia del torinese evaso

(Dal nostro corrispondente) Savigliano, [illegible] gennaio.

(n. m.) Michele Morelli, torinese ventiduenne, evaso ieri [illegible] dalle carceri di Savigliano, dove stava scontando la condanna a 1 anno di reclusione per rapina impropria (il 29 maggio avrebbe terminato di espiare la pena) è sempre latitante.

Non si esclude che il Morelli avesse già preparato da tempo la fuga.

Stato Civile di Torino

21 gennaio 1970

NATI — Previtera Elena, Caccamile Silvio, [illegible] Giovanni, Lece' Roberta, Morreale Rosalia, Lotti Paolo, Galdo Gianni, Gallo Cosima, Barcellona Angelo, Vil[illegible] Sabrina, Apricena Filomena, Del Bianco Marianna, Maffei Paola, Alessi Enzo, Capone Ivo, Lops Franca, [illegible] Rosario, Boselli Monica, Crotta Giovanni, Salmo Andrea, Foley-Martinez Cristiana, Davigo Tiziana, [illegible] Andrea, Capitolo Giovanni, Berti Letizia, Cutale Elisabetta, Bellissimo Marco, Guglielmello Ettore, Trausi Andrea, Gerace Maria, Panico Nino, Selvaggio [illegible]o, Grisaria Loredana, Micucci Elisabetta, Ideo Massimo, [illegible] Igor, Costa Bernardino, Zanus Fresida Serena, Brata Cataldo, [illegible] Andreana, Manassa Giovanni, Frigatti Isabella, Terranova Giuseppe.

MORTI — Zelaschi Giovannina ved. Rossi, di anni 84, nata a Voghera, pensionata, abitante in c. Filippo Turati 25/5; Barberis Cecilia, a. 68, Neive, pens., c. Re Umberto 147; Parisi Maria, a. 5, Ingolstadt (Germania), v. Paganini 95, Galdetti Fiorenzo, a. 81, Ghislarengo, benestante, v. Cappaggio 4; Reiz Margherita ved. Guerresch., a. 90, Busendorf (Germania), casal., v. Villar 36; Ferraris Margherita ved. Netrotti, a. 80, Torino, v. Valentino Carrera 111; Serra Lucia in Ferrero, a. 74, Leinì, casal., v. Osasco 67; Coppola Teresa ved. Lambiase, a. 86, Salerno, pens., v. Passano 2; Carlotta Zitta ved. Cane, a. 82, Croce Varcase, pens., v. Gioberti 80; Imsetti Attilia in Amianno, a. 78, Fontanetto Po, casal., v. Gobetti 23; Vendetto Mario, a. 63, Souk el Arba (Tunisia), benestante, v. [illegible] 26 bis; Cagliolo Maria ved. Giannini, a. 80, Tempio Pausania, benestante, p. Carlo Felice 18.

Deceduti in ospedale: Cesale Candida in Coletto, a. 81, Camino Monf.to, pens.; Pennese Serafino, a. 64, Genova Sestri Ponente, artigiano calzolaio; Viale Mario, a. 53, Montechiaro d'Asti, operaio metallurgico; Vezzana Nelusco, a. 71, Vicenza; Picco Ernesta Delfina ved. Casaglio, a. 73, Vale, pens.; Cagnasso Paolo, a. 79, Farigliano, pens.; Berardi Attilio, a. 53, Ruvo di Puglia, impiegato; Casalicchio Cherubina ved. Saga, a. 85, Bottrighe, pens.; Pertoldo Alfredo, a. 68, Este, pens.; Gerrone Elettra, a. 65, Livorno Ferraris, pens.; Iacia Carlo, a. 76, Romano Canav., pens.; Rinaldi Ignazia ved. Lo Presti, a. 83, Centuripe, casal.; Mandrino [illegible]sco, a. 66, Balzola, pens.; Zeppegno Mario, a. 64, Rivalba Torinese, pens.; [illegible] Otmindo, a. 71, Ferrara, pens.; Ferracin Gilberto, a. 35, Torino, elettrotecnico; Cemeglio Alfredo, a. 57, Torino, artigiano; Gignale Pietro, a. 72, Molfetta, pens.; Froita Giuseppina, a. 73, Rivoli, pens.; Bigondino Luigia ved. Rapicetta, a. 86, Città di Pieve; Di Maio Nunzia, a. 36, Napoli (fraz. Camaiuoro), pens.; Marchetti Genny, a. 61, Altopascio, pens.

Nati 42 - Matrimoni 20 - Morti 34

23-1-1969 23-1-1970
Nel 1° anniversario della morte di
Irene Gargioni Busti
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

Dopo breve malattia, cristianamente è mancato [illegible]
Attilio Boccassino
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Attilio Boccassino
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Carlo Tamagno
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Carlo Tamagno
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Antonia Ferrero ved. Guglielminotti
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

E' mancata
Cesarina Bagnasacco ved. Bertoglio
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Maria Giannini Cugiolu
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Archimede Veronese
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

[illegible]
Salvatore Giacco
— Torino, 23 gennaio 1970

Lucia Gullì [illegible] Allara
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

Confortata da [illegible]
Emma Vallauri Dogliotti
Ne danno annuncio con dolore profondo i figli Luigi con la consorte Maria Chiarina Nasi, Piero, Anna con il consorte Guido Gerbino [illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

Sandro Aonzo partecipa al dolore della famiglia Vallauri
— Torino, 23 gennaio 1970

Sono affettuosamente vicini a Piero Bona e Anna Maria Aurell Alberto e Silvia Marchesi.

La Compagnia di Assicurazione di Milano - Presidente, Vice Presidenti, Amministratore Delegato, Amministratori, Sindaci, Dirigenti, Personale e Collaboratori [illegible] partecipa [illegible] al dolore del suo Consigliere di Amministrazione Avv. Piero Vallauri per la scomparsa della cara mamma signora
Emma Vallauri Dogliotti
[illegible]
— Milano, 23 gennaio 1970.

Si uniscono al compianto:
Giuseppe Pella
Filippo Jodini
Serafino Trabaldo Togna
Bruno De Marchi
Sesto Rei
Franco Marchini di Loano
Filippo Cometi
Giovanni Filippini
Maurizio Fracassi di Torre Rossano
Maurizio Iesi
Aldo Manzavani
Aldo Pastigatti
Eugenio Radice Fossati Confalonieri
Augusto Rizzi
Bernardino Vassallo di Castiglione
Virginio Bersano
Francesco Concone
Pietro De Majmo
Bruno Jesi
Antonio Rossi
Carlo Bellazzi.
— Milano, 23 gennaio 1970

La Società Commerciale Gestioni Cape - Presidente, Vice[illegible], Amministratori e Sindaci - prende viva parte al dolore ed al lutto del Consigliere di Amministrazione avv. Piero Vallauri per la perdita della cara mamma signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Milano, 23 gennaio 1970.

Bruno, Ciso, Maurizio e Giovanna Jesi prendono viva parte al dolore dell'amico avv. Piero Vallauri per la perdita della sua cara mamma signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Milano, 23 gennaio 1970.

Bruno e Lisa De Marchi, con i figli, sono affettuosamente vicini all'amico Piero e prendono viva parte al suo grande dolore per la perdita della mamma signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Milano, 23 gennaio 1970.

Serafino e Marinella Trabaldo Togna con i figli, profondamente commossi partecipano al gravissimo lutto dell'amico Piero per la scomparsa della madre signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Fray Mellese, 23 gennaio 1970.

Gennaro e Giovanna Zonfrillo partecipano al lutto dell'amico Piero Vallauri per la scomparsa della sua cara mamma signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Milano, 22 gennaio 1970

Il Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale, la Direzione, gli impiegati de «Il Piemonte Finanziaria S.p.A.» si associano al grave lutto dell'Amministratore Avv. Piero Vallauri per la scomparsa della Madre Signora
Emma Vallauri Dogliotti
— Torino, 22 gennaio 1970

Improvvisamente è mancato ai suoi cari
Dott. Giorgio Pescatore
Angosciati lo annunciano la moglie Maria [illegible], il figlio Alberto, la mamma, sorelle, cognato e cugina [illegible]. Funerale in Torino sabato alle ore 14.30 dall'ospedale Maria Vittoria alla Parrocchia Sant'Alfonso. La presente è partecipazione e ringraziamento
— Torino, 22 gennaio 1970

Il Comitato Provinciale di Torino del Centro Sportivo Italiano prende viva parte al grave lutto che ha colpito il Rag. Alberto Pescatore e mamma per l'immatura scomparsa del
Dott. Alberto Pescatore
— Torino, 22 gennaio 1970

Munita di tutti i conforti religiosi e della benedizione papale, serenamente è spirata la
MARCHESA
Giuseppina Imperiale di S. Angelo nata Figoli
Dama di Palazzo di Sua Maestà la fu Regina Elena
Addolorati ne danno il triste annuncio, a funerali avvenuti, i nipoti: Del Carretto di Moncrivello, Cavalli d'Olivola, Imperiale di S. Angelo, Orsini Visconti, Granotto di Casaleto, Gloria, Rossetti; i pronipoti e parenti tutti.
— Genova, 23 gennaio 1970

Improvvisamente è mancata all'affetto dei suoi cari
Esterina Rebuffo in Manfredi
Addolorati lo annunciano, a funerali avvenuti, il marito Alberto, il figlio [illegible], nuora, nipoti, parenti tutti. Commossi per le dimostrazioni di affetto tributate alla cara estinta ringraziano sentitamente gli intervenuti. Messa di trigesima 20 febbraio ore 18 nella Chiesa Gesù Buon Pastore
— Torino, 23 gennaio 1970

Dopo brevissima malattia, cristianamente è mancata
Ilmea Riccabone
Desolati ne danno il triste annuncio la moglie [illegible], le sorelle Dott.ssa Egle e Nora, la nipote Dott.ssa Mirella col marito Dott. [illegible], il cognato [illegible]. Gino Traversa ed i parenti tutti. I funerali avranno luogo ad Alice Belcolle sabato 24 corrente alle ore 10. Per partecipazione e ringraziamento
— Alice Belcolle, 22 gennaio 1970

E' mancata ai suoi cari
Clotilde Florina nata Rey
La piangono il marito Carlo, la figlia [illegible], cognati, nipoti, parenti tutti. Un particolare ringraziamento al Dott. Carmelo Miccoli. La cara Salma partirà oggi 23 alle ore 14 da via [illegible] per Neive ove avverranno i funerali
— Torino, 23 gennaio 1970

Dopo breve malattia è mancato all'affetto dei suoi cari il
Prof. Francesco Cervetti
Cavaliere di Vittorio Veneto
medaglia d'oro per l'insegnamento
Ne danno il triste annuncio: la moglie e parenti tutti. Funerali oggi ore 10.15 partendo da via Moretta 27. La salma sarà tumulata a Orbassano
— Torino, 23 gennaio 1970

Giulio Romolo e Maria Bollati di Saint Pierre con la madre [illegible] e i loro familiari, si uniscono commossi al dolore dei cugini per la scomparsa del
Barone Emanuele Bollati di Saint Pierre
— Torino, 23 gennaio 1970

Famiglie Giovanni Sogetti e Domenico Pagliano partecipano al dolore del caro amico Ufficiale Cavalier Renzo Fasano per la scomparsa del padre
Giuseppe Fasano
— Ciriè, 23 gennaio 1970

La famiglia Oliva-Carlino partecipa al dolore della sig. Corinna Cane e famiglia per la perdita della Mamma signora
Luigia Dal Canton
— Torino, 23 gennaio 1970

Nell'infausta ricorrenza del 2° anniversario della scomparsa del
Rag. Alessandro Sabbione
moglie e figli con immutato dolore ne ricordano la cara figura, grati a chi ne serba affettuoso ricordo. Messa anniversaria sabato 24 ore 17 Chiesa Santa Cristina
— Torino, 23 gennaio 1970

I familiari della Compagnia
Caterina Passera
[illegible]
— Torino, 23 gennaio 1970

Improvvisamente è mancato ai suoi cari il
Dott. Virgilio Wollenigh
A funerali avvenuti ne danno il triste annuncio la moglie Virginia Zerbola, i figli Pier Luigi con la moglie Nesa e le nipoti Emanuela, Paola, Enrica, Carlotta con il marito Sandro Salomone e i nipoti Paolo, Roberto e Renato, la cognata Franca Zerbola e l'affezionata Paola Costan.
— Torino, 23 gennaio 1970

Giovanni e Delia Contrucci si uniscono al dolore dei figli per la scomparsa del
Dott. Virgilio Wollenigh
— Vercelli, 23 gennaio 1970.

Silvia e Vittorina Salomone e figli partecipano al dolore della Famiglia Wollenigh.

Italo e Nora Foraldi prendono parte al dolore di Pier Luigi e famiglia per la perdita del Padre
Dott. Virgilio Wollenigh
— Torino, 23 gennaio 1970

Luigi, Nina, Aldo Cravetto ed Augusta Pasquali esprimono il loro profondo cordoglio alla famiglia per la scomparsa del
Dott. Virgilio Wollenigh
loro collaboratore e Direttore della Fonderia di Settimo Torinese
— Torino, 23 gennaio 1970

La Soc. p. Az. Acciaierie Ferriere Trafilerie Cravetto partecipa vivamente al lutto della famiglia per la improvvisa scomparsa del
Dott. Virgilio Wollenigh
Direttore della Fonderia di Settimo Torinese
— Torino, 23 gennaio 1970

La Famiglia Tonglan e Bonelli rimpiangono il caro congiunto.

Furica ed Eugenia Testa con le figlie Margherita, Giugi Rosa e rispettive famiglie prendono viva parte al grave dolore della famiglia Wollenigh.

Improvvisamente è mancato ai suoi cari
Ubaldo Girzelli
Angosciati lo annunciano: la moglie, il figlio Gildo, la mamma, fratelli, cognati, nipoti, parenti. La cara Salma sarà benedetta alle ore 8 del 24 nell'Ospedale S. Giovanni, indi proseguirà per Rubiana, ove seguiranno i funerali. La presente serve di ringraziamento
— Torino, 23 gennaio 1970

Le famiglie Bellagamba, Giacomo, Marlotta, Trilliera, Venni si associano al dolore della famiglia.

Partecipano al lutto gli amici:
Antonio Quirighetti
Eugenio Beltrame
Giuseppe Bergamasco
Giovanni Bosso
Ettore Celoria
Maggiorino Cavrotti
Michele Carrara
Stefano Carretto
Giovanni Cuccai
Michele Giordano
Stefano Guasco
Giovanni Pignata
Giovanni Pesce
Luigi Rossi
Antonio Seroniolo
Giovanni Tamagnone
Severino Tamagnone.

Antonio Negro e famiglia partecipano al dolore dei familiari per la scomparsa dell'Amico UBALDO.
— Rubiana, 22 gennaio 1970

E' mancata all'affetto dei suoi cari
Clotilde Comotto nata Valpreda
Il marito Francesco, la figlia Adriana, il genero Aldo Serocco, le nipoti Isabella con il marito, sorelle, cognata, nipoti e parenti la ricordano a tutti coloro che la stimarono e l'amarono per le sue eccezionali virtù. Un particolare ringraziamento al Dottor Giuseppe Rossa per le assidue cure prestate. I funerali avranno luogo domani 24 alle ore 8.45 dall'abitazione, corso Regina Margherita 214
— Torino, 22 gennaio 1970.

La sorella Adriana con i figli Franco, famiglia e Ornella piangono la loro indimenticabile MAMMA TILDE.
— Torino, 22 gennaio 1970

I coniugi Bodrito, Egle Ersilda e famiglie e nonna Luca prendono sincera parte al lutto del Signor Comotto, di Adriana e Aldo.

La famiglie Marco, Cravotet, Erberto e Rossano partecipano con affetto all'immenso dolore della famiglia.

Le famiglie: Olivero, Capellino, Bertoglio, Cavadore, Barchia, Biarila, Torrambé, Rinaldi, sono affettuosamente vicine a Francesco, Adriana, Aldo e Isabella per la perdita della cara
Clotilde Comotto nata Valpreda
— Torino, 22 gennaio 1970

Cristianamente, è mancata all'affetto dei suoi cari
Laura Voena ved. Trombetta
di anni 90
Addolorati lo annunciano: il figlio Cristoforo con la figlia Laura, nipoti, cugini e parenti tutti. I funerali avranno in Pinerolo venerdì 23 corr. alle ore 14.30 partendo da via Montebello 17. Dopo la funzione in San Donato la cara salma proseguirà per il Cimitero di Vicoforte
— Pinerolo, 21 gennaio 1970

Ieri munita dei Conforti religiosi è improvvisamente mancata all'affetto dei suoi cari l'anima buona della
Dott.ssa Onorina Tarditi ved. Grella
di anni 86
Ne danno il triste annuncio la sorella Assunta, la zia Gina Quaglietto, la suocera Lucia Grella, i cugini e parenti tutti. I funerali avranno luogo sabato 24 gennaio alle ore 14 partendo dall'abitazione via Carlo Marx 1
— Alessandria, 23 gennaio 1970

E' mancato ai suoi cari
Giacomo Gallarino
Massaggiatore
Addolorati lo annunciano: l'affezionata Elvo, fratello Luigi, sorella Caterina con rispettive famiglie, parenti tutti. Un particolare ringraziamento al prof. Alessandro Cellerino ed al dott. Alessandro Favero per le assidue cure prestate. Funerali sabato 24, ore 14.30, Parrocchia Gesù Operaio. La presente è partecipazione e ringraziamento
Torino, largo Brescia 47
— 22 gennaio 1970

Il 19 corrente è strenuamente e cristianamente spirata
Clelia Parola in Panebianco
Per Suo desiderio, il marito, i figli Leonardo con Annamaria e Bruno, la sorella Olimpia con marito e figlio, lo annunciano a funerali avvenuti e La ricordano a quanti La amarono affinché preghino per Lei.
— Torino, 23 gennaio 1970

E' cristianamente mancato
Bernardo Berton Giachetti
di anni 83
Commerciante ferro
Addolorati lo annunciano la moglie Gina Tirone, il figlio Piero con la moglie Clelia Verdesio e figlio Nicolino, parenti tutti. Funerali sabato 24 corrente ore 9.30 da corso Massimo d'Azeglio in A
— Ivrea, 22 gennaio 1970

E' mancato ai suoi cari
Carlo Tua
Anziano A.T.M.
Cavaliere di Vittorio Veneto
Addolorati l'annunciano la moglie Giuseppina, la cognata, il nipote Maurizio e parenti tutti. Il funerale avrà luogo oggi ore 14.30 partendo dall'ospedale S. Luigi.
— Torino, 22 gennaio 1970

La Compagnia Parrocchiale di Regina Mundi di Nichelino partecipa al lutto di Don Francesco per la perdita del padre
Antonio Smeriglio
I funerali si svolgeranno sabato ore 14.30 in Nichelino. La Salma procederà per Carignano e giungerà alla Chiesa Parrocchiale alle ore 16. Per desiderio dei familiari non fiori ma opere di bene
— Torino, 22 gennaio 1970

Le famiglie Ammendola Di Gesù partecipano al lutto dei familiari per la dipartita di
Mario Vaudetto
— Torino, 22 gennaio 1970

Da un anno è mancato ai suoi cari
Giovanni Varengo
Sarà ricordato con una Messa il 24 gennaio ore 8.30 Sacramento, largo Tabacchi.
— Torino, 23 gennaio 1970.

LA STAMPA LIGURIA *Supplemento sulla Regione*

Inchiesta nelle 4 province di Genova, La Spezia, Savona, Imperia

Liguria Regione aperta

L'autonomia comincerà [redacted] diventare una realtà [redacted] le elezioni in primavera - Espansione industriale nelle aree piemontesi e piani interregionali - I nuovi porti di Voltri e di Vado - Acqua dalle Alpi per la Riviera - Raffinerie, autostrade, edilizia, si contendono un esiguo territorio

Dal secolare silenzioso isolamento [redacted] intese [redacted] Piemonte [redacted] Lombardia

In primavera gli italiani dovrebbero essere chiamati ad eleggere i loro rappresentanti ai consigli regionali. Sarà il primo passo verso il decentramento previsto nel 1947 dalla Costituzione. Si impone dunque la necessità [redacted] informare l'opinione pubblica, perché sia preparata [redacted] smettere gradualmente l'abitudine dell'attesa senza impegno [redacted] della critica passiva alle decisioni prese [redacted] un centro quasi invisibile, identificato nell'astrazione « Stato-uomini politici-burocrazia ». E' indispensabile conoscere meglio anche le proprie Regioni per essere preparati [redacted] la responsabilità della partecipazione.

Il 19 dicembre scorso *La Stampa* ha dedicato al Piemonte [redacted] supplemento: invito alla conoscenza di una grande regione, in parte na[redacted] agli [redacted] piemontesi. Questo supplemento sulla Regione Liguria è un seguito logico. I confini fra le due regioni geografiche sono labili; fortissimi i legami fra le due economie, con vere e proprie saldature nel tessuto umano e culturale delle aree appenniniche. L'unità territoriale della Liguria contemporanea, modellata dalla Repubblica genovese, ha fatto dimenticare le originarie dimensioni: [redacted] Rodano alle Alpi, ai confini dell'Etruria. Ma anche oggi vivono con la Liguria il basso Cuneese, [redacted] Langhe, l'Acquese e l'Alessandrino. Buona parte dell'Imperiese [redacted] Savonese vivono col Piemonte. All'altezza [redacted] Voltri la linea [redacted] confine fra le due regioni corre a dieci chilometri [redacted] mare, in linea d'aria.

L'integrazione prospettata dagli economisti e dai programmatori, con nuove arterie fra i porti di Genova - Savona - Vado e le piane di Ovada, ha suggerimenti dalla natura e dalla storia. Ne ha altri, consolidati da [redacted] colli, nell'intreccio minuto [redacted] interessi commerciali [redacted] cavallo del Cadibona, del San Bernardo, del Sassello e dei Giovi. I dialetti e le parentele si mescolano da età imprecisabili. [redacted] liguri della valle [redacted] Pieve di Teco [redacted] alpini quanto i cuneesi. I giovani alessandrini studiano all'Ateneo genovese. Comuni gli squilibri delle aree confinanti: il problema delle Langhe è ligure-piemontese, [redacted] quello dell'entroterra della Riviera.

Regione sconosciuta, è stato detto [redacted] Piemonte. Non omogenea, soprattutto per diversità di risorse e di redditi al suo interno. Ancora diversità in Liguria: su 235 Comuni 185 sono considerati depressi. Il reddito individuale sfiora a Genova [redacted] milione di lire; nei centri turistici è stimato di poco inferiore, ma nell'entroterra scende del [redacted] per cento, [redacted] che più.

La Liguria, benché collocata in posizione felice, [redacted] nota superficialmente. Lo deve anche ai suoi silenzi, al[redacted] difficoltà di espressione. «Una regione muta», l'ha definita Guido Piovene. [redacted] entrata nella società contemporanea delle lettere grazie a due poeti, lo schivo Sbarbaro (coltivò licheni fino alla morte) e il difficile Mon[redacted] (emigrato a Milano), [redacted] guiti da [redacted] narratore, Italo Calvino. Per dilatare [redacted] suo respiro e farsi conoscere non ebbe un Carlo Cattaneo [redacted] un Giustino Fortunato; in tempi vicini le [redacted] mancata una corrente autonoma di pensiero per affrontare la « questione ligure » in termini non esclusivamente economici. Da qualche anno si parla molto [redacted] suoi porti; [redacted] permane lo scarso rapporto [redacted] regione col circolo nazionale delle idee. Questo supplemento non [redacted] che un invito [redacted] migliorarla.

Regione in difficoltà, si dice osservando i [redacted] che illustrano il declino di un impianto industriale già formidabile. Su 657 mila occupati 257 mila sono [redacted] all'industria, 59 mila all'agricoltura, ben 341 mila ai servizi, compreso il turismo. In Liguria l'industria contribuisce soltanto per il 3,6 per cento alla formazione di [redacted] vi posti di lavoro, contro il 55 per cento in Piemonte e in Lombardia. Eppure questa è una regione ricca, dicono le statistiche sul reddito. La media nazionale [redacted] 696 mila lire per abitante: in Liguria sale a 945 mila (secondo posto dopo [redacted] Lombardia, [redacted] quota 961 mila). Più ricchi i liguri, mediamente, dei piemontesi rimasti sulle 900 mila. E' una ricchezza che, secondo gli economisti, viene da posizioni di rendita più che da attività produttive. L'industria contribuisce col 39 per cento alla formazione [redacted] reddito: la percentuale della provincia di Cuneo.

L'Emilia Lunense

La difficoltà [redacted] comunicazioni, oggi in parte vinta, [redacted] accentuato ostacoli e spinte centrifughe. Ci fu, [redacted] tempo della Costituente, [redacted] progetto di Regione « Emilia Lunense » che dalla Spezia andava ver[redacted] Parma e la Toscana. [redacted] parlò anche di « Regione delle Alpi Marittime », comprendente l'Imperiese, una parte della provincia di Cuneo e qualche porzione di quella di Savona. Ma la misura dei rapporti umani [redacted] economici si [redacted] dilatata a [redacted] segno [redacted] far apparire accademici questi discorsi. La Liguria è regione di servizi marittimi [redacted] portuali, soggetti alle leggi delle « macroeconomia », [redacted] scala internazionale. Le collaborazioni col Piemonte non [redacted] più pensate in termini di spostamento di confini ma di pianificazione [redacted] di coordinamento. Il 72 per cento dei traffici portuali genovesi e [redacted] ha origine o destinazione in Lombardia e in Piemonte. A Savona il Piemonte incide per il [redacted] per cento. L'acqua del Ta[redacted] e di altri fiumi piemontesi è indispensabile alla Liguria, [redacted] il [redacted] richiede una pianificazione comune. Il turismo piemontese ha fame [redacted] spazi in Riviera. La collaborazione interregionale avrà il suo strumento principe nel Piano, purché dinamico e originato dalle iniziative locali.

Dalla collaborazione fra Liguria e Piemonte potranno prendere corpo, si spera, i tanti progetti dibattuti da anni. Una parte del Piemonte « depresso » ha le sue spe[redacted] di decollo industriale nella realizzazione del sistema portuale ligure e nelle comunicazioni rapide [redacted] mare alle piane di Ovada, alle aree della Bormida. Ne parlano in questo « Supplemento sulla Regione Ligure » economisti e politici. Con insistenza ritornano i temi di [redacted] comunicazioni, rottura del vecchio isolamento, ricerca di nuovo dinamismo per liberare [redacted] energie [redacted] tenti.

Tradizione marinara

L'intesa col Piemonte e con la Lombardia sarà preziosa [redacted] risolutiva. [redacted]to dipenderà dalla partecipazione dei liguri all'iniziativa politica [redacted] al controllo amministrativo. La dimensione regionale può restituirne al cittadino la possibilità (se i partiti [redacted] spinti alle loro funzioni autentiche, dimenticate da segreterie divenute centri di potere locale). Le tradizioni di questa civiltà rurale [redacted] marinara, asciutta, sono [redacted] coraggianti. Ma non bastano: la Liguria deve trovare l'accordo fra memorie e [redacted] pacità creativa.

Mario Fazio

Senza il coraggio di rinnovare troppi due milioni di abitanti

Regione molto ricca secondo le statistiche, [redacted] povera di [redacted] posti di lavoro

Le statistiche sul reddito, del Tagliacarne, danno alla Liguria una posizione invidiabile. Tuttavia, pur [redacted] dovendosi trascurare talune incongruenze metodologiche (nella nostra Regione inflazionano il reddito prodotto dai trasporti marittimi e probabilmente sopravvalutano quello dell'industria), la situazione [redacted] relativo benessere si collega essenzialmente a posizioni di « quasi-monopolio » sulla cui continuità è ben difficile scommettere.

E' questo il caso delle attività portuali [redacted] una situazione che vedeva negli scali liguri, e particolarmente in quello genovese, [redacted] punto [redacted] passaggio obbligato delle merci diretto al bacino produttivo e commerciale della Padania. Correlativamente all'esistenza di tutte quelle attività di intermediazione, manipolazione che facevano di Genova il porto-emporio per eccellenza. E' il [redacted] delle attività industriali imperniate sull'industria di Stato, sul[redacted] sovvenzioni e sui sostegni pubblici, mentre i capitali genovesi ricercavano (e ricercano) l'investimento speculativo-finanziario al di fuori della Regione. [redacted] diversa [redacted] la situazione del turismo che abbina le potenzialità dell'ambiente [redacted] una scarsa mobilità degli utenti turistici. Dell'edilizia che sfrutta l'appetibilità del territorio [redacted] offre al compratore lombardo, piemontese, emiliano. A tutto ciò si aggiunga la massiccia [redacted] della pubblica amministrazione (dogane, arsenale, ecc.) e delle atti[redacted] collegate o incentivate [redacted] precedenti e il quadro, nelle sue grandi linee è completo.

Nel [redacted] del tempo lo sfruttamento dei fattori di rendita sopra individuati si è dispiegato sul territorio regionale in modo tale da dar vita ad una sequenza [redacted] sviluppi relativamente autonomi [redacted] singole aree (genovese, spezzina, savonese, imperiese) tese a stabilire rapporti di tipo verticale con le zone confinanti extra-regionali. Tutto [redacted] si è tradotto in una serie [redacted] effetti negativi sul piano delle complementarietà [redacted] le singole aree, con [redacted] esclusione di significativi coordinamenti di tipo orizzontale che avrebbero consentito un più razionale utilizzo delle risorse disponibili [redacted] la formazione di [redacted] coscienza e di una cultura regionale-metropolitana in luogo dell'attuale situazione, [redacted] ratterizzata [redacted] tendenze centripete del capoluogo (portato ad identificare i propri problemi con quelli della [redacted] gione) [redacted] centrifughe delle altre province, che non riescono a vedere in Genova se non una città più grossa delle altre.

Un utile approccio della situazione involutiva che caratterizza la Liguria relativamente alle prospettive delle altre regioni del triangolo, può dipartirsi dalla constatazione che all'elevato indice di scolarizzazione determinato dal livello [redacted] benessere fino[redacted] conseguito non corrisponde una situazione economico-produttiva in grado di [redacted] pire 1300 laureati e [redacted] diplomati all'anno. Nei quali tutta la collettività regionale ha investito energie, ricchezze, speranze. Per molti di questi giovani [redacted] resta pertanto che l'alternativa di andare altrove o di rimanere, adattandosi [redacted] una sotto-occupazione in attività marginali rispetto alla loro preparazione. Nell'un caso e nell'altro si ha una perdita [redacted] per tutta la collettività e l'inizio di [redacted] spirale che dequalifica il tessuto socio-culturale della regione.

Dietro tutto questo sta la crisi del porto-emporio, sta la struttura industriale scarsamente diversificata in senso merceologico e in senso dimensionale, [redacted] la [redacted] dell'imprenditorialità privata. Fra i tanti dati che [redacted] essere citati [redacted] sembrano particolarmente significativi quelli riguardanti l'occupazione industriale. Praticamente stazionaria nel periodo del miracolo economico, quando in Lombardia [redacted] Piemonte l'industria contribuiva per oltre [redacted] 50 % alla creazione di nuovi posti lavoro. Negli anni successivi al 1963 l'industria ligure perdeva oltre 20.000 unità, compensate solo [redacted] parte dallo sviluppo dei settori terziari (sviluppi in taluni casi patologici come ad esempio nel commercio al dettaglio).

Se tali fatti non sembrano trovare corrispondenza nell'andamento dei dati di reddito medio, si riflettono però visivamente sulla dinamica [redacted] sulle strutture demografiche della Regione. E' dalla fine del 1965 che la città [redacted] Ge[redacted] sta perdendo popolazione in conseguenza di saldi sociali negativi, nel mentre la dinamica naturale subisce un notevole rallentamento. Flessioni di popolazione si rilevano anche nella città [redacted] La Spezia. La perdita di popolazione [redacted] due capoluoghi è largamente compensata dagli aumenti verificatisi nei centri costieri delle provin[redacted] di Genova, Savona [redacted] Imperia a seguito di cospicui flussi immigratori sia di persone anziane venute a trascorrere in Riviera il periodo della pensione sia di persone scarsamente qualificate.

Le conseguenze sono facilmente intuibili [redacted] solo sul piano economico produttivo, ma anche [redacted] quello politico-culturale; lo spazio lasciato libero dalle forze giovanili (il 30 per cento [redacted] giovani laureati abbandona la Liguria) [redacted] preparate è sovente occupato [redacted] continua [redacted] occupato da persone o gruppi che, per una somma di motivi, hanno tutto l'interesse a [redacted] modificare lo *status* [redacted].

Quali le proposte, quali i rimedi? [redacted] ne parla [redacted] altra parte [redacted] giornale; soltanto vorremmo far rimarcare che lo studioso, l'esperto [redacted] pianificazione economica, sembra [redacted] esaurito tutta la [redacted] capacità [redacted] inventiva e di analisi: occorre soltanto [redacted] volontà politica tesa ad in[redacted] il coraggio di dire che per la Liguria due milioni [redacted] abitanti sono troppi.

Prof. Lorenzo Caselli
Incaricato dell'Università di Genova
Vicedirettore dell'Ilres

[redacted] SOMMARIO

La Spezia: dalle autostrade il rilancio per porto [redacted] industrie. Articolo di Paolo Garimberti pag. II

Duemila miliardi [redacted] 5 anni: di Augusto Pedullà pag. III

Alessandria e Cuneo «aree portuali»: analisi piemontese dei rapporti con gli scali liguri. Di Claudio Simonelli pag. III

Il Consiglio regionale 26 genovesi su 40?: articolo di Filiberto Dani pag. III

La rete autostradale: le opere in [redacted] di realizzazione e in progetto. [redacted] Renzo Quartini pag. IV

L'interminabile disputa sui porti: articolo di R. Bianchedi; dichiarazioni di Dagnino, Migliorini [redacted] Agnesi pag. V

L'impegno dell'Iri per lo sviluppo industriale ligure: [redacted] Giuseppe Petrilli pag. VI

Le grandi aziende di fronte all'Ente regione: parlano i presidenti degli industriali, i « managers » e i segretari [redacted] sindacati pag. VI-VII

Il parere dei presidenti delle Province: superare gli antagonismi pag. [redacted]

Per il turismo una stagione più lunga: intervento di Giovanni Bono pag. IX

Dichiarazione dei presidenti delle Camere di Commercio: saldare l'economia della regione a quella della Pianura Padana pag. [redacted]

Fascino del « rosso [redacted] nero »: la roulette a Sanremo. Di Umberto Zanatta pag. IX

I fiori contendono le colline all'olivo: articolo di Sergio Devecchi pag. [redacted]

Un po' d'ordine in questa terra stupenda: di Cesare Fera («Italia Nostra») pag. [redacted]

Solo l'« Imperia » ride [redacted] Ponente: il calcio minore da Savona a Sanremo. Di Giovanni Arpino pag. [redacted]

Il futuro nel mare e oltre le montagne

I monti, le fabbriche, [redacted] porto: una sintesi dei programmi e delle difficoltà per far arrivare al mare il respiro della Padania (Foto Leoni)

"E' urgente fare,, dicono due ministri liguri

Bo: « Vitalità [redacted] risvolti negativi » - Russo: « Realizzare strette integrazioni con Piemonte e Lombardia »

La Liguria ha avuto ed ha forti rappresentanze nei governi che si [redacted] succeduti negli ultimi dieci anni. Abbiamo interpellato due ministri in carica, Giorgio Bo [redacted] Carlo Russo, sulle prospettive della Regione autonoma negli Anni Settanta, sui rapporti fra le quattro province, sui problemi che devono essere affrontati [redacted] carattere di priorità.

Negli interventi dei due uomini politici ricorrono alcuni dei temi fondamentali poi svolti nelle pagine di questo « Supplemento sulla Regione Liguria ». Uno appare quasi ossessivo: quello delle comunicazioni. [redacted] direbbe che in tutti i liguri sia scattata la molla della rivolta a costrizioni solo in parte imposte dalla natura aspra.

Sindacalisti, imprenditori, dirigenti di aziende, presidenti di Province [redacted] Camere di commercio, parlano soprattutto di nuove autostrade, di trafori, di collegamenti rapidi col Piemonte [redacted] la Lombardia. C'è una fioritura [redacted] progetti: ferrovie « direttissime » e ferrovie speciali per le merci, nuovi aeroporti, « bretelle » fra le autostrade costruite [redacted] previste. Affiora un rischio: quello [redacted] utilizzare le comunicazioni, trascurando di inventare [redacted] rinnovare quel tessuto civile [redacted] culturale fatto di scuole come di centri di ricerca, di relazioni pubbliche e di « marketing », di attrezzature [redacted] di servizi, sostenuto [redacted] vigorosa circolazione di idee, che può garantire all'area metropolitana ligure il passaggio [redacted] ruolo suggerito dalla sua felice collocazione.

Altro tema ricorrente quello dei porti. Ritornano, in ogni pagina, [redacted] pressanti richieste di ampliamento dei porti liguri, [redacted] collaborazione effettiva fra Genova e Savona, [redacted] intese col Piemonte per realizzare i progetti [redacted] comune interesse. Anche per i porti i liguri stanno entrando nello stato d'animo della ribellione alle lungaggini. E, su questo come su altri temi, [redacted] propensi all'autocritica, al riconoscimento di mali un tempo occultati, alla necessità di agire dopo aver tanto discusso.

Il ministro Giorgio Bo

GIORGIO BO, ministro senza [redacted] portafoglio per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica:

« All'alba degli Anni 70 non mancano certo elementi positivi che illuminano nella Liguria le prospettive dell'avvenire. La maggior parte delle industrie si sviluppa con ritmo costante, le aziende a partecipazione statale intensificano i loro interventi, migliorano (sia [redacted] tra notevoli difficoltà) le strutture [redacted] porti, si potenzia il sistema della grande viabilità, il turismo resiste all'agguerrita concorrenza di altre regioni o paesi stranieri, i settori del commercio e dei trasporti [redacted] no sempre pienamente vitali, nuovi mercati si aprono alle colture floreali della Riviera.

« Naturalmente questa realtà ha però i suoi risvolti negativi: cito soltanto [redacted] mancato aumento dei livelli di [redacted] pazione, le gravi offese [redacted] cate al [redacted] da [redacted] mai abbastanza deplorate speculazioni, le insufficienti misure volte ad impedire gli inquinamenti del mare, lo stato di arretratezza in cui si trovano tuttora i piccoli centri dell'entroterra, nonostante tutto ciò che si [redacted] fatto negli ultimi anni per venire [redacted] capo della povertà, della insufficienza delle comunicazioni, della mancanza di moderne infrastrutture civili a cui essi sembravano condannati.

« Vorrei dire che [redacted] queste zone meno fortunate e progredite dovrebbe ora essere rivolta l'attenzione con una sollecitudine non minore di quella con la quale si affrontano i problemi industriali ed economici dell'area genovese o delle [redacted] industriali. Tutti sappiamo che squilibri e disuguaglianze sono più che mai inammissibili in un'era in cui i prodigiosi traguardi raggiunti dal progresso dovrebbero garantire ad ogni uomo il riscatto dal bisogno [redacted] vita serena e dignitosa ».

CARLO RUSSO, ministro senza portafoglio per i rapporti col Parlamento:

« Occorre agire per creare una maggiore coscienza regionale. Nel corso dei secoli è mancata l'omogeneità territoriale. Genova ha agito più come città marittima che [redacted] me capoluogo regionale e il difficile sistema delle comunicazioni stradali ha reso le distanze a Ponente e a Levante spesso difficilmente superabili.

[redacted] ministro Carlo Russo

« Impellente [redacted] problema [redacted] strette integrazioni con le [redacted] gioni confinanti. La definitiva soluzione del problema delle comunicazioni stradali-ferroviarie (anche per i collegamenti con l'entroterra) e aeree (e qui si pone il tema dell'aeroporto di Genova e di quello di Villanova [redacted] Alben[redacted] interessante soprattutto per i traffici turistici [redacted] merciali) è il primo obiettivo degli Anni Settanta.

« Per gli Anni Settanta, problemi prioritari sono a mio giudizio: i porti e l'assetto territoriale, indispensabile [redacted] fini dello sviluppo industriale. Non [redacted] per il turismo, [redacted] più ristretto alle spiagge.

« Per i porti l'urgenza [redacted] nelle cose: [redacted] crescente con[redacted] dei porti del Nord, l'entrata in esercizio delle [redacted] pernavi, l'intensificazione dei traffici marittimi rendono il problema portuale prioritario sul piano nazionale, se [redacted] vogliamo assistere ad una progressiva declassificazione [redacted] nostri porti con danni incalcolabili per l'economia nazionale ».

LA STAMPA — LIGURIA — Supplemento sulla Regione

Conferma:
le nuove Fiat 124 Sport meritano [redacted] di più il loro [redacted]

coupé o spider
quattro o due posti
motore 1400 o 1600
quattro o cinque marce
170 o 180 km/ora
90 o 110 CV (DIN)
impianto frenante a doppio circuito

coupé 1400 L. 1.600.000
(supplemento cambio 5 marce: L. 42.000)
coupé 1600 L. 1.680.000
(prezzi I.G.E. compresa)

spider 1400 L. 1.645.000
(supplemento cambio 5 marce: L. 42.000)
spider 1600 L. 1.725.000
(prezzi I.G.E. compresa)

FIAT 124 SPORT COUPÉ — FIAT 124 SPORT SPIDER

FILIALE FIAT DI [redacted]
Direzione - Uffici Vendita e Consegna: via Piave 5 - tel. 303091/2/3/4
Centri Assistenza Clienti:
GENOVA - via Dino Col 2 - telefoni 683151/2/3/4
RAPALLO - Zona Golf - via Mameli - telefoni 57512/3

CONCESSIONARIE DI CITTÀ

S.r.l. Auto Ligure *- via Pammatone 9/R tel. 566291/2/3/4 - sede assist.: via Pammatone 5/11/R - tel. 566291/2/3/4 - sala esposiz.: piazza Brignole 13/17/R - telefoni 580002 - 580483 - 594828*

Automeccanica di Silvio Paolillo *- piazza della Vittoria 63/R - telefoni 591498 - 581433 sedi assistenziali: passo e via di Francia 1 - telefoni 457422 - 412804 - corso Martinetti n. 166/R - telefono 460075 - sala esposizione: [redacted] Buranello 122/R - telef. 457249*

S.p.A. Delpino Lorenzo *- via S. Martino n. 2, 4, 6/R - telef. 315461/2/3 - sede ass. vett.: c. Europa 25-45 - telef. 315461/2/3 - sede ass. veicoli industr.: via Emilia 9 - tel. 864204*

S.p.A. L'Automobile *- via Corsica 27/R telefoni 55266 - 589526 - sedi assistenziali: via Corsica 1/A - telefono [redacted] - via Posalunga 76/A - telefono [redacted]*

Ditta Macciò Luigi *- via Ciro Menotti n. 108/110 R - Sestri Pon. - tel. 424251/2/3/4 sede assistenziale: via Pietro Mascagni 114/R telefoni 424251/2/3/4 - sala esposizione: via Voltri Nuova [redacted]5/R - telefono 732710*

S.p.A. [redacted] Storero *- corso Paganini [redacted] - telefoni 290841/2 - sale esposizione: [redacted] Sardegna 405/R - telef. 891080 piazza Vittorio Veneto 94/R - telef. 463924*

S.p.A. Ing. M. Tolotti *- sede commerciale e assist.: via Monleone 4 ang. via Cavallotti n. 56/R - tel. 308841 (3 linee) - sala esposiz.: viale Brigate Partigiane 132/R - telef. 581117*

CONCESSIONARIE DI ZONA

CHIAVARI - S.a.s. Rivierauto di G. Ottoboni [redacted] C. *- via G. Bontà 60, ang. via Nino Bixio 20 - telefoni 27008 - 27030*

NOVI LIGURE - S.r.l. Sama *- corso Marenco 69 - telefoni 2420 - 2686 - sede assistenziale: via E. Raggio 100 - telef. 2246*

OVADA - Ditta Cavanna Francesco *- via Torino 117 - telefono 86444/5*

RAPALLO - S.p.A. Boggia [redacted] C. *- corso Matteotti [redacted]8 - telefono [redacted] - sede assistenziale: corso Colombo 4 - tel. 52305*

SAVONA - S.p.A. De Filippi & Ing. Reyneri *- via Guidobono 117-121 - tel. 30555 (4 linee) - sale esposiz.: corso Italia 155/R - tel. 25780 - corso Tardy e Benech 1 - telefono 30123 - sede assist.: v. Nizza 16 - tel. 26011*

VARAZZE - S.p.A. Varauto *- via Aurelia [redacted] telefoni 96490 - 96548*

Albisola: *sala esposiz.: piazza Dante 10/R telefono 41359*

FILIALE [redacted]
Direzione - Uffici Vendita e Consegna - Assistenza
corso Matuzia 75 - telefoni 61501/2/3/4/5
Centro Assistenza Clienti:
via Aurelia 1 (Bussana di Sanremo) - telefoni 78881/2/3

CONCESSIONARIA [redacted] CITTÀ

S.p.A. Fratelli Ariaudi *- via priv. Serenella 2 - tel. 73434 sala esposizione: [redacted] Imperatrice 120 - tel. 83364*

CONCESSIONARIE [redacted] ZONA

ALASSIO - Ditta M. Fossati *- via Leonardo da Vinci 56 - tel. 42521 - sede assistenziale: [redacted] Terike 1 - telefono 42522*
Albenga *- sede staccata: via Piave 5 - regione Vadino - telefono 50370*

FINALE LIGURE - S.n.c. FINAUTO di Cisari [redacted] C. *- via del Cigno - telefono 61061*

IMPERIA - S.a.s. Bovero [redacted] C. *- viale Giacomo Matteotti 120 - tel. 20601 - 20602*

VENTIMIGLIA - S.n.c. Maggiore Enrico - Magnani Oreste *- corso Genova 32 telefono 31170*

comprando Fiat, comprate anche un [redacted] Servizio

LA SPEZIA: "PROVINCIA POVERA„

Porto e industrie spezzine rilanciati dalle autostrade

Entro la fine del '71 [redacted] pronte la Genova-Livorno [redacted] [redacted] arma-Mare - Potrà così essere superata la crisi di trasformazione da base militare in città industriale e portuale

La Spezia. Il porto, come le industrie, è alla ricerca di nuovi spazi per rinnovarsi: [redacted] piano regolatore è pronto da anni

La Spezia occupa, nel [redacted] testo della regione ligure, una posizione originale [redacted] piano geografico, etnico [redacted] economico. Per questa regione [redacted] dedicato una pagina alla situazione attuale e alle prospettive future dell'economia [redacted] del turismo nella provincia spezzina.

Nel 1931 La Spezia aveva una popolazione di 115.118 persone. Sette anni prima la città era diventata capoluogo di provincia, omaggio del Regno alla più importante piazzaforte marinara italiana. Ufficiali e marinai di ogni parte d'Italia formavano l'eterogeneo [redacted]suto connettivo di una popolazione nella quale gli spezzini purosangue erano in netta minoranza.

Oggi La Spezia conta 129 mila 200 abitanti, soltanto 14.082 in più rispetto a 39 anni fa, e nell'ultimo triennio vi è stato [redacted] lieve, ma costante, regresso demografico. Dalla fine della guerra ad oggi sono venuti meno circa 15 mila posti di lavoro; nelle due principali industrie la riduzione dei dipendenti è stata del 50 per cento: da 12 mila a 6 mila all'Arsenale militare, da 2 [redacted] a 1100 all'Ansaldo Muggiano. Su una popolazio[redacted] complessiva di 247.334 abitanti, gli occupati nell'intera provincia sono 37.653 (25.650 nell'industria, 5470 nell'agricoltura, 3580 nel commercio, 1477 nei servizi; i dati si riferiscono al 1968). La Spezia è la provincia più povera della Liguria: con 183 miliardi 665 milioni 220 mila lire, è al cinquantaseiesimo posto tra le province italiane per l'ammontare del reddito netto prodotto. Tra i giovani in cerca della prima occupazione la spinta ad emi[redacted] è fortissima.

La Spezia non ha saputo sopportare il salto di qualità economico [redacted] trasformazione da città militare in città industriale [redacted] portuale. La posizione geografica — il [redacted] del Bracco è un aspro baluardo naturale tra la provincia spezzina ed il resto della Liguria — e la carenza di infrastrutture viarie, che solo ora sta attenuandosi, l'hanno isolata sia dalla regione ligure sia dal proprio *hinterland*, le province [redacted] Parma [redacted] Piacenza.

Industrie senza slancio

Di questo isolamento — inavvertito, anzi gradito all'epoca recente dei fasti militari, « *quando in rada vi erano più navi* [redacted] [redacted] *automobili in un parcheggio del centro* » — hanno sofferto [redacted] industrie, che, dice il presidente della Camera di commercio Carlo Alberto Federici, « *non hanno grande slancio né ricchezza* [redacted] *iniziative* » (e gli spezzini, del resto, tendono più a risparmiare che a investire: con 52.360 lire *pro capite* La Spezia è la prima tra le province liguri per il risparmio bancario). Ma soprattutto ha sofferto il porto, che, pur [redacted] di eccellenti caratteristiche naturali — Napoleone, amante della *grandeur* anche nelle definizioni, lo giudicò « *il più bello dell'universo* » — [redacted] nettamente scavalcato, per volume di traffico commerciale, non solo da Genova e Napoli ma anche [redacted] Savona e [redacted] Augusta.

Nei primi undici mesi del 1969 allo scalo della Spezia sono state sbarcate e imbarcate merci per 9.180.303 tonnellate (7.274.484 sbarcate e 1.905.819 imbarcate) contro i quasi [redacted] milioni di tonnellate [redacted] Savona [redacted] i 25 di Augusta. Non solo, ma i dati dello scorso anno indicano un regresso del traffico rispetto al 1967 e al '68 [redacted] un ritorno alle posizioni del '66, quando [redacted] movimento delle merci raggiunse un volume complessivo di circa 10 milioni e mez[redacted] tonnellate. Inoltre, il traffico più intenso riguarda [redacted] oli minerali (6.469.696 tonnellate nei primi undici mesi del '69, circa due terzi del totale), cioè « merci povere », di scarsa redditività.

Crisi per [redacted] Muggiano

Solo il quadro turistico è a tinte meno fosche. La man[redacted] di strade nella Riviera e la prevalente caratterizzazione militare [redacted] golfo della Spezia, che [redacted] soggetto a numerose servitù, hanno giocato, entro certi limiti, un ruolo positivo: [redacted] provincia spezzina è stata tagliata fuori dalle grandi correnti di traffico turistico, evitando l'offensiva deturpante del cemento. Il turismo nella Riviera spezzina, ad eccezione dell'aristocratica Levanto anteguerra e di Lerici, cara ai romantici inglesi, è un fatto relativamente recente e l'espansione della ricettività ha avuto, negli ultimi ventianni, un ritmo galoppante; il numero degli esercizi alberghieri è salito del 319 per cento, le camere sono aumentate del 365,4 per cento, i letti del 413,6, i bagni del 239,5. In diciotto anni, dal 1951 al '69, le presenze degli italiani sono salite del 305 per cento, quelle degli stranieri del 664.

Ora, però, acquisita una clientela fissa, i centri della Riviera di Levante e quelli della foce del Magra contano sul miglio[redacted]mento della rete stradale (sia le arterie di grande traffico, come [redacted] Genova-Livorno e la Parma-Mare, sia quelle tipicamente turistiche, come la litoranea Sestri Levante-La Spezia e la strada delle Cinque Terre) per un ricambio e per un incremento del turismo escursionistico — le cosiddette « presenze [redacted] alle 24 ore » — sovente più redditizio di quello residenziale.

[redacted] il turismo da solo non basta [redacted] esorcizzare i demoni della crisi economica che grava sulla Spezia: « *L'importanza del turismo non va sopravvalutata né sottovalutata; esso può avere una funzione complementare* », dice il dottor Federici. Secondo Pietro Zoppi, sindaco di Levanto, uno dei comuni turisticamente più avanzati della provincia, « *il turismo può migliorare situazioni locali, ma la soluzione del problema generale è affidata esclusivamente all'industrializzazione della Spezia* ».

La Spezia, dunque, si avvia verso l'esperienza regionali[redacted] degli Anni Settanta in una situazione [redacted] crisi [redacted]mica [redacted] [redacted] un pauroso vuoto [redacted] potere politico-amministrativo. Provincia e Comune sono retti, dall'ottobre dello scorso anno, da commissari: i consigli e le giunte provinciali [redacted] comunali si dimisero per protestare contro la decisione — definita « umiliante » — dello Stato di trasformare l'Ansaldo Muggiano in cantiere [redacted] riparazione (il Muggiano, che appartiene all'Iri, è [redacted] lo scorso [redacted] chiuse il bilancio con un [redacted] di un miliardo [redacted] 100 milioni; eppure i suoi dipendenti sono [redacted] [redacted] vent'anni da duemila a poco più di mille e dovranno ancora diminuire a 800-900).

In realtà, la polemica sul Muggiano fu soltanto [redacted] *showdown* [redacted] una [redacted] politica che da tempo minava [redacted] fragile maggioranza di centro-sinistra. E qui s'innesta un discorso abbastanza comune e frequente alla Spezia: la provincia lamenta una mancanza di uomini politici non solo a livello locale ma anche nazionale. La voce della Spezia giunge molto attenuata, quando non giunge affatto, laddove è necessario che certe istanze siano esposte e difese: La Spezia ha soltanto tre parlamentari (erano cinque nella precedente legislatura), i senatori Morandi (dc) e Bertone (pci), e l'onorevole Fasoli (pci).

Il futuro della Spezia — tutti lo affermano concordi — [redacted] legato all'industria e al porto, con una componente turistica per la Riviera e la fascia costiera della valle del Magra. L'industria potrebbe avere un poderoso rilancio attraverso nuovi insediamenti in aree finora inutilizzate: in [redacted] studio dell'Unione regionale delle Camere di commercio, industria, artigianato [redacted] agricoltura si legge: « *Il maggiore patrimonio* [redacted] *aree pianeggianti in tutta la Liguria si trova nell'ampia valle formata dal corso terminale dei fiumi Vara e Magra... Questo notevole complesso pianeggiante può* [redacted] *inquadrato in* [redacted] *unico grande comparto territoriale di urbanizzazione industriale di quasi dodici milioni di metri quadrati, di cui, sottratti gli insediamenti abitativi e industriali già in atto, sono* [redacted] *utilizzabili 1095 ettari* ».

Un piano per il porto

Per quanto riguarda il porto, esiste da anni un piano regolatore, che prevede nuovi moli [redacted] banchine per altri 1850 metri (attualmente lo scalo dispone di 1545 metri di banchina). Il piano, tuttavia, andrebbe riveduto perché si basa su [redacted]tti tecnici ormai superati; esso, inoltre, incontra [redacted] forte opposizione da parte [redacted] titolari [redacted] [redacted] tieri di riparazione che sorgono nelle aree che dovrebbero ospitare nuove banchine.

Il decollo economico della provincia, comunque, oltre che dalle molte incertezze sulle scelte da operare, è condizionato dal completamento delle autostrade, che dovrebbero mettere fine all'isolamento della Spezia: la Genova-Livorno e la Parma-Mare. La prima — secondo quanto ci ha dichiarato l'ing. Bruni, direttore della società costruttrice — dovrebbe essere completata entro la fine dell'anno (è già in funzione [redacted] tronco Borghetto Vara-Marina di Carrara), anche se resteranno poi da risolvere alcuni problemi importanti, come quello relativo all'allacciamento con il porto della Spezia. La seconda sarà pronta entro il 1971 ed [redacted] destinata ad essere poi collegata con l'autostrada del Brennero. « *Quando le due autostrade saranno in funzione* — dice il dott. Federici — *le due principali aspirazioni economiche della Spezia potranno giungere a concreti risultati: da un lato* [redacted] *realizzabile una maggiore solidarietà con la regione ligure, soprattutto per quanto riguarda l'inserimento del nostro porto nel contesto dei porti liguri; dall'altro potrà essere sviluppa*[redacted] *la funzione autonoma della Spezia nei confronti del suo hinterland naturale* ».

Paolo Garimberti

Il parere degli amministratori della Provincia

"N[redacted] possiamo aspirare all'autonomia economica„

Occorrono legami stretti [redacted] Genova e l'Emilia

Il rammodernamento delle infrastrutture viarie potrà migliorare, nei prossimi anni, la situazione economica della Spezia, dopo un lungo immobilismo. L'ex presidente della Provincia, Romolo Formentini (attualmente La Spezia è retta da un commissario prefettizio), e il presidente della Camera di commercio, Carlo Alberto Fede[redacted], spiegano quali sono le vocazioni della Spezia negli Anni Settanta.

Romolo Formentini, ex presidente della provincia della Spezia.

— *Il nostro dilemma di fondo è,* [redacted] *da oggi, se* [redacted]*venga alla Spezia aspirare all'autonomia economica rispetto alla Liguria oppure* [redacted] *Cioè, è per noi più opportuno inserirci in un sistema organico di porti liguri oppure tentare l'avventura autonomistica allacciandoci al nostro hinterland naturale, cioè l'Emilia, o addirittura l'Europa del Nord, attraverso l'autostrada del Brennero? Noi amministratori locali siamo perfettamente concordi nel rinnegare la tesi autonomista, perché speriamo sempre nel « miracolo » del coordinamento dei porti liguri.*

Per quanto riguarda le industrie, purtroppo, è impossibile potenziare quelle esistenti; sono già stati fatti tentativi in passato, ma senza risultati positivi. E sono stati commessi anche molti errori: quando si [redacted] *concesso spazio alla centrale termoelettrica dell'Enel che occupa soltanto 500 persone ne abbiamo sottratto ad altre industrie.*

Per concludere, La Spezia deve far parte della regione ligure, anche se potrebbero derivarne alcune menomazioni. Ma è inutile cedere alla tentazione di avventure fantastiche. Però, nel futuro assetto regionale, non potranno essere ignorati gli stretti legami che uniscono La Spezia a Massa Carrara, le cui economie sono strettamente complementari.

Carlo Alberto Federici, presidente della Camera di commercio della Spezia.

— *Credo che la vocazione fondamentale della Spezia, pur tenendo conto della limitata situazione militare, sia oggi portuale e industriale. Per quanto riguarda l'industria, la situazione è stagnante; però vi sono prospettive positive, non tanto per La Spezia comune, quanto per la provincia, che possiede alcune aree adatte ad insediamenti industriali* [redacted] *le più grandi della Liguria. E' chiaro, però, che nuovi insediamenti industriali sono condizionati dalle infrastrutture viarie. La situazione del porto si può definire buona, c'è uno sviluppo graduale. Certo che le strutture attuali sono insufficienti, non soltanto per le esigenze di oggi ma anche, e soprattutto, per quelle future. Esiste, in effetti, una possibilità di un ampliamento* [redacted] *di uno sfruttamento più razionale degli impianti esistenti. Ma, a mio avviso, lo sviluppo del porto è condizionato più dalla possibilità di reperire servizi a terra che dall'ampliamento dei moli.*

Circa il futuro assetto regionale, sul piano accademico si può anche parlare di una regione autonoma emiliano-lunense. La [redacted] *della regione autonoma avrebbe vantaggi, soprattutto uno, lo svincolamento da una certa sudditanza nei confronti di Genova. Ma vi sarebbero anche svantaggi, ad esempio l'esclusione della Spezia da un certo sistema coordinato dei porti liguri, che per ora è in mente Dei, ma prima o poi dovrà pur essere realizzato. Escludo, comunque, che La Spezia* [redacted] *di*[redacted] *una città di servizi per l'Emilia: sarebbe* [redacted] *declassamento per noi.*

LA STAMPA LIGURIA

Supplemento sulla Regione

L'autonomia faciliterà il coordinamento delle iniziative

Nella Regione in cinque anni 2000 miliardi di investimenti

E' questa la cifra che dovrebbero impiegare lo Stato, gli enti pubblici, i privati - Mille miliardi per industria, turismo, agricoltura - Altri mille per strade, porti, aeroporti, scuole, ospedali, acquedotti, [redacted]

L'Ente Regione nasce in [redacted] momento in cui la Liguria non è alla ricerca di sé stessa ma chiede strumenti operativi per realizzare i propri fini. In questo senso il nuovo organismo avrà davanti a sé concrete e immediate possibilità d'intervento.

E' a tutti noto quali sono i limiti [redacted]biliti dalla Costituzione per quanto riguarda le funzioni della Regione: la maggior parte del prog[redacted] ma di sviluppo regionale non [redacted] realizzato direttamente dal nuovo ente. Viceversa esso potrà svolgere una funzione decisiva in questo [redacted], non solo attraverso la pressione politica che potrà esercitare verso il governo nazionale, ma anche — e noi ci auguriamo soprattutto — perché le Regioni saranno chiamate a svolgere un ruolo fondamentale nella elaborazione del programma di sviluppo nazionale. E poiché moltissimi dei nostri problemi regionali sono in realtà problemi nazionali (basti pensare ai porti), un'efficace presenza della Regione nella predisposizione del piano economico nazionale dovrebbe assicurare alla Liguria il superamento di molte delle sue attuali difficoltà.

Quali siano queste difficoltà è a tutti ben noto. Esse riguardano un po' tutti i settori dello sviluppo economico.

Nel campo agricolo occorre difendere e possibilmente sviluppare le culture più tipiche della nostra regione (in particolare i fiori, gli ortaggi [redacted] l'ulivo) [redacted] poste di fronte alla seria concorrenza delle nazioni più progredite [redacted] piano dell'organizzazione produttiva. Le vie da percorrere sono chiare: favorire gl'investimenti fissi (serre, strade poderali, acquedotti) e la trasformazione delle colture.

Per quanto riguarda il [redacted]tore industriale si dovrà soprattutto tendere alla realizzazione delle condizioni che consentano un più accentuato impegno organizzativo e tecnico, postulando, da un lato, l'adozione di nuove tecnologie, dall'altro, l'attuazione di politiche di ristrutturazio[redacted] diversificazione dell'apparato produttivo industriale.

[redacted] deve notare che il perseguimento della m[redacted]ima efficienza del settore industriale, se creerà un aumento [redacted] reddito [redacted] settore, [redacted] potrà peraltro originare di per [redacted] stesso un aumento proporzionale dell'occupazione.

L'obiettivo, quindi, della piena occupazione, che pure dovrà essere perseguito, potrà raggiungersi con la realizzazione di progetti sociali — previsti anche dal «Progetto '80» — riguardanti settori [redacted] in parte [redacted]ti[redacted]bili, [redacted] l'insegnamento, il settore dell'informazione, dei servizi sanitari e assistenziali, della ricerca, della difesa civile, ecc.

D'altra parte questo è proprio uno degli obiettivi fondamentali che dovranno essere perseguiti nel prossimo decennio, in modo d'assicurare un'adeguata espansione [redacted] consumi sociali rovesciando la tendenza del decennio ora concluso che ha provocato le ben [redacted] distorsioni.

Per quanto riguarda il vasto settore delle comunicazioni, è ancora ad esso che in definitiva saranno affidate [redacted] maggiori operazioni di sviluppo della Regione.

Molti progressi sono stati fatti sul piano autostradale; altri, ma non ancora sufficienti, su quello ferroviario. Sono soprattutto i porti, però, che condizionano il nostro avvenire. In questo settore dovranno verificarsi i più impegnativi interventi. E' compito dello Stato realizzarli, ma sarà dovere della Regione coordinarli in modo che si dia veramente vita al tanto auspicato sistema regionale dei porti liguri.

Nel settore turistico — che tanta importanza ha per l'economia ligure — si dovranno operare interventi, diretti al[redacted] valorizzazione delle [redacted] aventi un potenziale turistico [redacted] ancora adeguatamente sfruttato (specie nella zona interna) e al decongestionamento delle zone ad alto sviluppo tramite l'ampliamento dell'area utile costiera con opere di difesa della spiaggia, e con la valorizzazione della zona collinare adiacente ai grandi centri balneari.

Un'esatta quantificazione delle esigenze ora indicate non appare semplice.

Il progetto quinquennale predisposto dal Crpe prevedeva investimenti nei settori direttamente produttivi (agricoltura, industria, [redacted]ità terziarie) per circa 1000 miliardi e investimenti infrastrutturali per oltre 1000 miliardi. Questi ultimi, in particolare, riguardano per 330 miliardi [redacted] comunicazioni terrestri, [redacted] 130 miliardi i porti e gli aeroporti, per [redacted] miliardi l'istruzione [redacted] la formazione professionale, per 34 miliardi la sanità, per 21 miliardi le ope[redacted] idrauliche, per 400 miliardi circa l'edilizia abitativa.

Va da sé che gl'investimen[redacted] ora citati non dovranno essere realizzati dall'Ente [redacted]gione se [redacted] frazione quantitativamente modesta nei settori di competenza istituzionale dell'ente in base all'art. 117 della Costituzione. Essi sono invece investimenti che [redacted] Regione — in sede programmatica — [redacted]tulerà dal settore privato [redacted] dagli enti pubblici competenti.

In conclusione, anche [redacted] le strutture sono fondamentali, quello che più conta è il tipo di volontà che gli uomini sapranno portare in esse.

Le Regioni, realizzando una più diretta partecipazione [redacted] citt[redacted] alla vita dello Stato e rendendo più efficace — perché più snella e più legata ai problemi correnti — l'amministrazione, potranno dare un contributo decisivo alla modernizzazione del nostro Paese. Però esse — da sole — [redacted] sono sufficienti; occorre che i cittadini e [redacted] forze organizzate sappiano chiedere cose nuove, adeguate ai tempi, spezzando così certe abitudini passate che spesso hanno fatto dello Stato più uno spettatore che il principale protagonista della [redacted] sociale [redacted] economica del Paese.

Augusto Pedullà
Presidente del Comitato regionale per la programmazione economica della Liguria

Questi i poteri d[redacted] Regione

La Costituzione [redacted] stabilito sinteticamente, all'articolo 117, quali sono le materie per cui la Regione avrà il potere di emanare norme legislative (purché nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, e non in contrasto [redacted] l'interesse nazionale [redacted] con quello delle altre Regioni):

Ordinamento degli [redacted] degli enti amministrativi dipendenti [redacted] Regione; circoscrizioni comunali; fiere e mercati; b[redacted] pubblica, assistenza sanitaria e ospedaliera; istruzione artigiana e professionale, assistenza scolastica; musei e biblioteche di enti comunali; urbanistica; turismo e linee automobilistiche di interesse regionale; viabilità, acquedotti, lavori pubblici di interesse regionale; navigazione e porti lacuali; acque minerali e termali; cave e [redacted]biere; caccia, pesca nelle acque interne; agricoltura, foreste, artigianato; altre materie indicate da leggi costituzionali.

Mancano, per ora, le leggi che dovrebbero precisare nel dettaglio i compiti e il funzionamento delle Regioni, raccolte nella [redacted]iddetta «legge-quadro». Si fanno alcune ipotesi. La «testa politica» sarebbe così formata: l'assemblea regionale (nel caso della Liguria 40 consiglieri eletti dai cittadini delle quattro province), con potere di emanare leggi per [redacted] materie elencate, una Giunta, o piccolo governo, con non più di 150 funzionari e impiegati, una ristretta cerchia di tecnici o esperti. Alcuni sarebbero addetti all'ufficio del presidente, dopo essere stati scelti fuori del consiglio regionale, per garantire l'efficienza del governo.

La Regione, possibilmente snella, dovrebbe dare indirizzi politici, programmare, emanare leggi. Il lavoro di esecuzione, [redacted] quello strettamente amministrativo, verrebbe affidato alle burocrazie esistenti: provinciali, [redacted]li, statali. Gli uffici dello Stato che attualmente si occupano di settori destinati alla competenza della Regione (Lavori Pubblici [redacted] Civile, Ispettorati agrari e forestali, enti turistici, ecc.) dovrebbero passare al suo servizio. Le aziende provinciali o municipali, come quelle dei trasporti, verrebbero fuse, almeno nel disegno dei razionalizzatori. Ma i ministeri saranno veramente disposti a cedere almeno in parte le [redacted]mi, oppure tenteranno di conservare immutati i loro uffici periferici (come è avvenu[redacted] in Sicilia e nel Trentino Alto Adige), con conseguenti doppioni, conflitti [redacted] competenze, appesantimenti burocratici? Dalla domanda, che tormenta i più convinti regionalisti, affiora una delle insidie pi[redacted] gravi. Soltanto la chiarezza perentoria [redacted] «legge-quadro» potrà fronteggiarla.

[redacted] Regione ligure è particolarmente interessata [redacted] tre settori di possibile attività legislativa [redacted] amministrativa: urbanistica (l'uso [redacted] l'ordinamento del territorio tanto esiguo e conteso), turismo, viabilità e trasporti. Non ancora definiti i limiti [redacted] competenze in materia [redacted] navigazione. I porti restano esclusi, [redacted] la Regione avrà indubbi compiti di promozione e di coordinamento.

m. f.

Un'analisi piemontese dei rapporti [redacted] gli scali marittimi

Alessandria [redacted] Cuneo “aree portuali„

Una strategia [redacted] con Genova e Savona per utilizzare le vaste aree oltre Appennino - Tramontati gli «annessionismi»

La pubblicistica degli [redacted]ni Sessanta ci ha consegnato un'immagine della «Liguria-regione difficile» che — bollata dapprima come trovata giornalistica ad effetto, quasi di lesa patria — ha trovato poi puntuale conferma nelle indagini e negli studi più rigorosi. La peculiare, tormentata conformazione fisico-territoriale, aggravata dalla utilizzazione spesso irrazionale di buona parte dei pochi spazi esistenti, ha vanificato ogni tentativo di rende[redacted] omogenea l'organizzazione del territorio regionale.

La struttura industriale ligure — caratterizzata [redacted] presenza massiccia di un'industria pesante con profondi problemi di riconversione, aggravata per di [redacted] dalle esigenze di ristrutturazione aziendale delle partecipazioni statali, che costituiscono gran parte del tessuto industriale regionale — ha subito ulteriori scossoni a seguito [redacted] trasferimento di alcune delle poche iniziative imprenditoriali private dotate di un certo peso economico.

L'approfondimento dell'analisi sulle cause della attuale crisi [redacted] Liguria porta necessariamente ad una conclusione perentoria: nessuna soluzione realmente valida può [redacted] trovata rinserrandosi all'interno delle strutture regionali, ogni risposta esige un allargamento del quadro di riferimento.

A questo punto, i problemi della Liguria si incontrano con quelli del Piemonte: lo schema di sviluppo regionale piemontese, approvato dal Crpe (Comitato regionale [redacted] la programmazione economica), sulla base delle ricerche dell'Ires, si propone come obiettivi fondamentali l'«apertura» del sistema [redacted]nomico-territoriale alle regioni circostanti e una diversa articolazione dello sviluppo regionale, con una riduzione degli effetti polarizzanti dell'area metropolitana torinese e la diffusione più equilibrata delle risorse e della popolazione nelle diverse «aree ecologiche» nelle quali è [redacted] suddivisa la regione. Tra queste, l'area di Alessandria si vede riconosciuto il ruolo specifico di area di riequilibrazione interregionale, con riferimento ai possibili raccordi [redacted] Liguria, [redacted] ispecie ai decentramenti portuali e industriali (guardando alla regione padana nel [redacted] complesso fino al Veneto e all'Emilia) e al quadrilatero Milano-Lione-Marsiglia-Genova.

I rapporti tra Liguria e Piemonte debbono [redacted] visti in questa prospettiva, in cui la stessa contiguità territoriale e geografica cede il passo ad una comune strategia [redacted] sviluppo, che coinvolge le d[redacted] regioni, e [redacted] quale la Liguria concorre con il peso determinante del [redacted]giore porto, anzi del più grande sistema portuale nazionale. E' proprio questa caratteristica marittimo-portuale a conferire alla nostra area nord-occidentale il [redacted] potenziale di [redacted] forte» e a livello europeo, capace [redacted] in concorrenza — o di coordinare il proprio sviluppo — con le grandi costellazioni industriali continentali.

Entrate tributarie delle Regioni a statuto ordinario

	Totale (milioni)	Tributi propri (milioni)	Dallo Stato (milioni)
Liguria	24.751	13.307	17.951
Piemonte	59.163	14.700	44.463
Lombardia	106.418	[redacted]	78.318

La Regione Liguria, al pari delle altre a statuto ordinario, conterà [redacted] due fonti di entrata: tributi propri, quote di tributi erariali (lo Stato verserà alle casse regionali [redacted] parte delle imposte pagate dai cittadini in tutto il Paese). La Liguria potrà contare, complessivamente, su 24 miliardi e 751 milioni l'anno. I duemila [redacted] per opere previste [redacted] Regione dovrebbero venire in gran parte da finanziamenti statali, da enti pubblici, dal capitale privato. Non [redacted] ben definite le attribuzioni, resta in sospeso il meccanismo finanziario della Regione, con larghi margini d'incertezza sulle previste spese correnti, sulle possibilità d'indebitamento (mu[redacted] per finanziare opere d'iniziativa regionale).

I progetti elaborati dall'Ires (Istituto ligure di ricerche economiche e sociali) — e che costituiscono da alcuni anni il necessario punto di riferimento per ogni dibattito sull'argomento — prevedono un ampio decentramento sia [redacted] porto di Genova che di quello [redacted] Savona sul territorio piemontese, nell'Ovadese e nella Val Bormida alessandrina e cuneese.

Mezza provincia di Alessan[redacted] parte di quella [redacted] Cuneo diventerebbero, così, in questa prospettiva, «territorio portuale», strettamente integrato con la Liguria; ma il disegno è destinato ad allargarsi, sia guardando ad Imperia e La Spezia, sia per la considerazione dei connessi problemi di localizzazioni industriali. Nessun grande scalo continentale si regge su un traffico esclusivamente commerciale: i porti moderni hanno alle loro spalle grandi aree industriali che li alimentano [redacted] ne sono alimentate. Anche Genova e il sistema dei porti liguri, [redacted] vogliono avviarsi lungo la strada indicata, [redacted] necessariamente programmare [redacted] notevole sviluppo degli insediamenti industriali, che dilaterà ulteriormente la grande area portuale-industriale ligure-pie[redacted]tese.

Al suo interno, poi, «l'area programma» così individuata dovrà darsi un assetto ordinato ed efficiente, puntando alla realizzazione di un «sistema metropolitano» capace di diffondere gli effetti positivi della «civiltà urbana».

Il piano di Alessandria

In quale misura questo disegno incomincia a prendere corpo, almeno [redacted] livello di programmatori e di amministratori pubblici? Sul versante alessandrino, prima [redacted] ricerche condotte dal direttore del Cedres, dr. Beltrame, ed ora [redacted] Pia[redacted] di sviluppo provinciale — che si sta concludendo in questi giorni — danno un contributo sostanzioso. Il Piano provinciale di Alessandria compie una prima verifica sul territorio del disegno del Piem[redacted]te come «regione aperta», tentando di inquadrare tutti i problemi di fondo dell'area alessandrina (dalle zone industriali alla maglia infrastrutturale, dai servizi all'organizzazione [redacted] territorio) in sintonia [redacted] i prevedibili fenomeni indotti dall'espansione del sistema portuale ligure.

Come contributi dalla Liguria, va sottolineata la revisione del Piano regolatore del porto di Voltri, che rende compatibile l'avvio dei primi lavori con la realizzazione del disegno più vasto di integrazione del nuovo scalo nel sistema portuale ligure; nonché il mutare stesso del clima [redacted] quale si discutono [redacted] problemi portuali, [redacted] per i rapporti tra Genova e Savona, sia per il collegamento con gli enti dell'entroterra, portavoce — finora inascoltati — degli utenti portuali (mutamento di clima che si può «datare» con precisione, a partire dall'assunzione della presidenza del Consorzio del Porto da parte del prof. Dagnino).

Strumenti di questa [redacted] politica dovrebbero [redacted] la Commissione regionale dei porti liguri (che raggruppa — accanto agli organismi portuali — i principali enti pubblici della Regione) nonché la Commissione interregionale e il «Gruppo di lavoro» proposti a conclusione del convegno interregionale di Alessandria del maggio '69 (che, peraltro, [redacted] hanno ancora iniziato a funzionare).

Contemporaneamente, sono [redacted] corso piani [redacted] tipo territoriale promossi dalla provincia di Genova e da altre province liguri [redacted] sono ripresi — dopo le tormentate vicende che hanno fin qui bloccato ogni possibilità di dotare Genova di un efficiente strumento urbanistico — i lavori per il Piano regolatore generale (nel cui ambito si colloca anche [redacted] ricerca sul ruolo metropolitano — attuale e potenziale — di Genova). Il «taglio» del discorso, in pochi anni, è, dunque, cambiato radicalmente; né mancano iniziative [redacted] studi, a scala interregionale, specie per quanto riguarda l'integrazione della Liguria con il Basso Piemonte.

Stabilimenti [redacted] campi

Dalla nostra parte va riferito un episodio che può essere significativo: Alessandria soffriva di un ristagno economico preoccupante, con un'occupazione industriale sui livelli del 1911; il Comune ha comprato terreni agricoli, con una revisione del Piano regolatore li ha trasformati in industriali, [redacted] pianificato l'urbanizzazione e su quei terreni sta già sorgendo uno stabilimento della Michelin che darà lavoro a[redacted] addetti. Nel 1964 non [redacted] parlava ancora, nel 1970 le aree industriali comunali sono una realtà operante: [redacted] tutto è avvenuto nel quadro di un rigoroso disegno di piano promosso [redacted] guidato dall'ente pubblico locale. E' un esempio di come la programmazione possa essere qualcosa di diverso [redacted] «libro dei sogni», ed anche una smentita ai luoghi comuni sulla inefficienza istituzionale dell'operatore pubblico.

Ma forse questo è anche dovuto al fatto che [redacted] Alessandria ci [redacted] è convinti fino in fondo della diagnosi formulata e si è capito che la rottura con il passato e l'avvio di [redacted] politica di sviluppo erano una questione di vita o di morte, [redacted] scelta tra lo sprofondare nel grigiore della provincia anonima, periferica rispetto ai nuovi sistemi metropolitani nei quali si [redacted] ristrutturando il paese o [redacted] divenire «città», nel senso pieno [redacted] termine, inseriti nel circuito dello sviluppo civile.

Forse [redacted] convinzione altrettanto profonda non si è ancora radicata in Liguria, e — anche dietro i nuovi, grandiosi progetti — spunta, inconsapevolmente magari, un residuo spirito colonizzatore, da repubblica marinara in espansione; quasi che [redacted] problema fosse quello di estendere i confini della «grande Genova» fino alle nebbiose pianure oltre l'Appennino, e non invece quello di superare una situazione di crisi, legata all'inevitabile logoramento di una condizione socio-economica e di un «ruolo» storico ormai anacronistici, contribuendo invece a dar vita ad una nuova «area forte» europea.

Nella piena consapevolezza dell'importanza prioritaria [redacted] questa «idea-guida» e nella conseguente volontà di realizzarla sta racchiuso il futuro di Genova e della Liguria.

Un futuro che prevede ancora un ruolo continentale da assolvere, ma, questa volta, guardando non solo al mare, ma soprattutto [redacted] terra.

Claudio Simonelli
Assessore alla Programmazione del Comune di Alessandria

Palazzo Ducale[redacted]probabile sede dell'Assemblea

La prima riunione del Consiglio regionale ligure avverrà a Palazzo Spinola, nella sala del Consiglio provinciale. [redacted] futuro, dopo l'inaugurazione del nuovo palazzo di Giustizia, la sede della Regione potrebbe passare definitivamente a Palazzo Ducale, ma altri edifici storici [redacted] candidati

Ipotesi sulla composizione della prima assemblea autonoma ligure

Nel Consiglio regionale: 26 genovesi [redacted] 40

Pronostici per i presidenti della Giunta e del Consiglio - Si fanno i nomi di Pertusio, Dagnino, Pedullà [redacted] Pastorino

L'assemblea regionale ligure avrà sede, secondo le previsioni, a Palazzo Ducale, tra piazza De Ferrari e piazza Matteotti, dov'è [redacted] Curia. Nello stesso palazzo, nei secoli passati, i dogi governavano la Serenissima Repubblica; oggi vi sono ospitati gli uffici del Tribunale [redacted] della Corte d'appello, destinati a trasferirsi nel Palazzo di giustizia in costruzione nel centro direzionale di Piccapietra. L'aula [redacted] affreschi e di ori do[redacted] le toghe rosse e gli ermellini degli alti magistrati hanno dato colore all'inaugurazione dell'anno giudiziario, ospiterà i dibattiti [redacted] consiglieri regionali. Quando, non si può dire con precisione: [redacted] Palazzo di giustizia sarà pronto, sembra, fra un paio d'anni; nel frattempo [redacted] probabile che [redacted] consiglio regionale divida con quello provinciale l'aula di Palazzo Spinola, dove attualmente si riunisce già il comitato regionale per la programmazione.

Quaranta saranno i consiglieri regionali. Ai rappresentanti genovesi spetterà la maggior parte dei seggi: ventiquattro, mentre sei andranno [redacted] savonesi [redacted] cinque [redacted] delegati sia [redacted] Imperia sia della Spezia. Per [redacted] computo dei [redacted] è stato preso come riferimento il censimento del 1961: allora in Liguria la popolazione era di un milione e settecentomila unità. Oggi è di [redacted] milione e ottocentomila.

IL CONSIGLIO REGIONALE LIGURE
(in base alle elezioni del maggio 1968)

	Genova	Imperia	La Spezia	Savona	Totale seggi
Dc	8	2	2	2	14
Pci	8	1	2	2	[redacted]
Psi-Psu *	4	—	1	1	6
Pli	3	1	—	—	4
Pri	1	—	—	—	1
Psiup	1	—	—	—	1
Msi	1	—	—	—	1
Tot. seggi	26	4	5	5	40

Il calcolo è stato fatto sulla base dei risultati delle elezioni politiche svoltesi nel maggio del 1968. Se questi si ripetessero nella futura consultazione regionale, i 40 seggi del Consiglio della Regione ligure sarebbero ripartiti come nella tabella.
* Nel maggio [redacted] 1968 il psi e il psu erano uniti.

In base ai dati delle elezioni politiche del '68, la «geografia» del Consiglio regionale ligure, da sinistra a destra, sarebbe questa: un consigliere [redacted] psiup, tredici comunisti, sei tra socialisti e socialunitari (impossibile specificare, a causa della scissione), un repubblicano, quattordici democristiani, quattro liberali e un missino.

Dei sette partiti che, secondo le previsioni, saranno rappresentati all'assemblea, psiup, pri e msi avranno una impronta nettamente genovese: da Genova, infatti, e gra[redacted] ai «resti», verrà il loro unico rappresentante. Il pli avrà [redacted] in Consiglio tre genovesi e un imperiese. Dc e pci raccoglieranno consiglieri dalle quattro province: otto da Genova [redacted]bi i partiti, uno da Imperia, due da Savona e La Spezia il pci; due dalle altre province la dc. Difficile dare una fisionomia più dettagliata alla pattuglia socialista: secondo i calcoli, psi e psu insieme dovrebbero ottenere quattro seggi [redacted] Genova, uno a Savona, [redacted] (con i resti) alla Spezia e [redacted] a Imperia. Ma è probabile che [redacted] frazionamento dei voti porti a risultati differenti.

Popolazione e territorio delle province

PROVINCE	Superficie in kmq	[redacted]ZIONE RESIDENTE al 30 giugno '67	al 30 giugno '69
Genova	1.834	1.105.224	1.108.261
Imperia	1.155	221.810	226.654
[redacted] Spezia	882	247.186	247.515
Savona	1.544	281.988	287.391
LIGURIA	5.415	1.856.208	1.869.829
ITALIA	301.245	53.458.298	54.127.822

[redacted] Liguria [redacted] densità di popolazione più alta (378 abitanti per kmq) dopo la Campania. [redacted] media nazionale [redacted] 177 abitanti per kmq.

Quale sarà il compito più arduo e importante per il nuovo Consiglio regionale? La risposta è nelle speranze di tutti: dare un'unità [redacted]fica [redacted] una regione che nemmeno fisicamente [redacted] stata troppo unita e che proprio quest'anno dovrebbe finalmente vedere accorciate [redacted] distanze [redacted] suo interno: se la Regione, infatti, dovrà fare da cemento politico e psicologico, le autostrade permetteranno di spostarsi [redacted] all'altro della Liguria (sono quasi trecento chilometri, mentre [redacted] profondità è di poche decine) in poco più di un paio d'ore (fino all'anno [redacted] ne erano [redacted]sarie anche dieci). La prevalenza genovese prevista in [redacted] all'assemblea, se da un lato rispecchia [redacted] maggioranza genovese della popolazione, dall'altro può far temere un predominio degli interessi del capoluogo, che spesso, nel passato remoto e recente, sono stati in conflitto con quelli delle province minori, [redacted]cialmente nel settore portuale. D'altra parte le tre province di Imperia, Savona [redacted] Spezia, coalizzate, possono [redacted] fare la [redacted] forte, potendo contare [redacted] una minoranza tutt'altro che esigua di sedici consiglieri.

Chi sarà il nuovo presidente [redacted] Consiglio regionale e chi guiderà la nuova giunta nel [redacted] che si formasse una coalizione di centro-sinistra? Molti pronostici, per la presidenza del Consiglio, sono per l'on. Vittorio Pertusio, [redacted] sindaco di Genova, che attualmente ricopre la carica qualificante di presidente dell'Ires (Istituto ligure di ricerche economiche e sociali). Ma si tratta, ovviamente, di voci. Come sono voci quelle che precedono l'on. Gianni Dagnino (tavianeo), da poco tornato alla segreteria provinciale della dc genovese, [redacted] possibile presidente della Giunta. C'è anche chi punta, sempre in campo democristiano, sull'attuale sindaco di Genova, Augusto Pedullà, o sul presidente [redacted] provincia, Carlo Pastorino.

Filiberto Dani

Spiaggia d'Oro
IMPERIA
Stabilimento balneare: attrezzature moderne - ristorante - bar
Informazioni:
Soc. Balneare Ligure Lombarda - Via Saffi 1 - 18100 Imperia

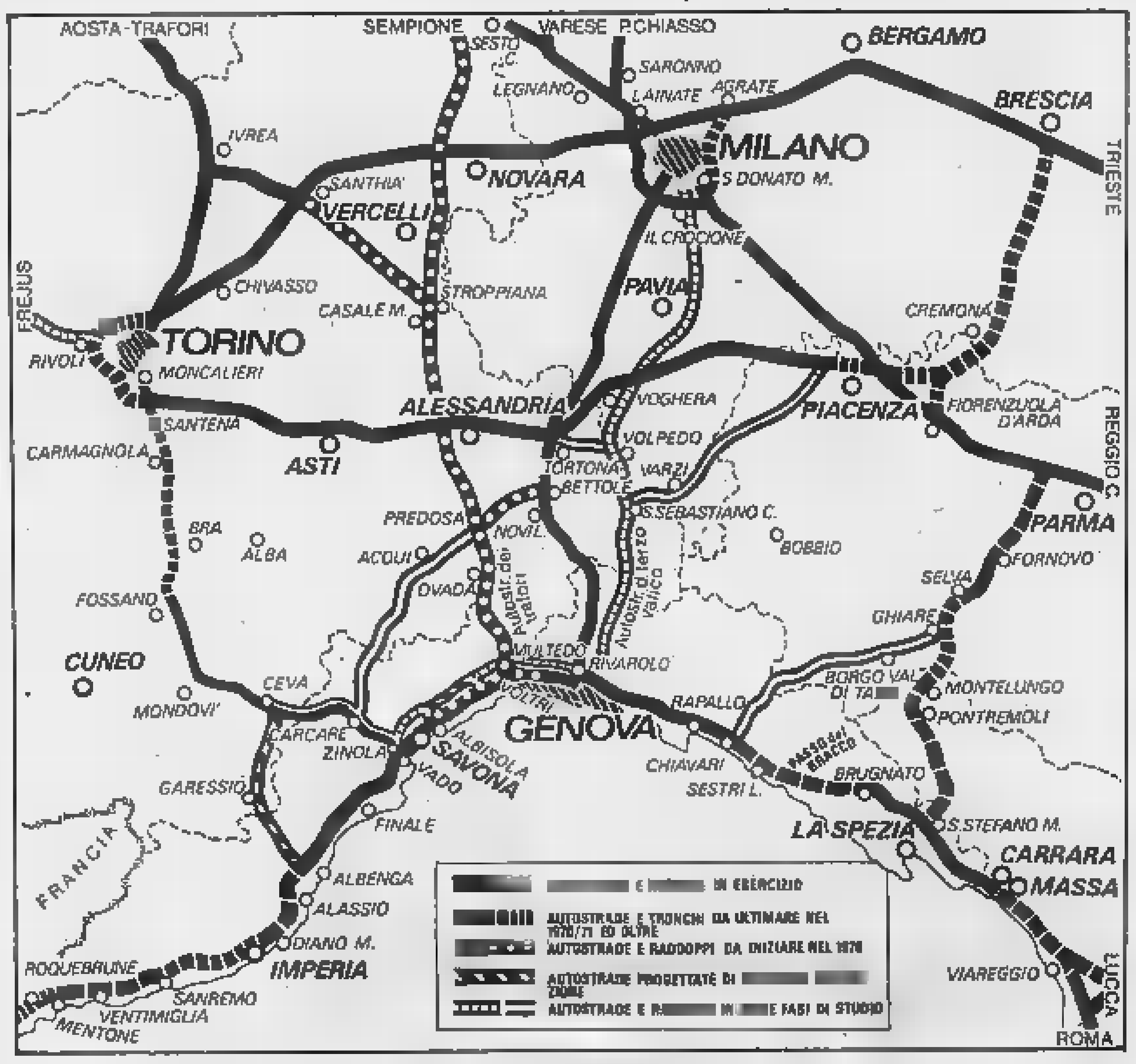
Un panorama di tutte le opere in corso di realizzazione [redacted] in progetto

Superati gli ostacoli della natura dalla moderna rete autostradale

L'« Autostrada dei Fiori » arriva già ad Albenga: per l'estate il prolungamento [redacted] ad Andora [redacted] forse a Imperia; percorribile [redacted] nel 1971 - Entro quest'anno vinta la barriera del Bracco sulla Genova-Livorno - Da Torino [redacted] Savona in meno di un'ora [redacted] mezzo - Approvato il progetto della Albenga-Garessio-Ceva con traforo del S. Bernardino

Nel corso [redacted] 1969 nelle regioni Nord occidentali, Liguria e Piemonte in testa, sono stati aperti al traffico ben 270 km di autostrade tra prolungamenti e tratti intermedi. Altri importanti completamenti sono previsti per il 1970. La rete sarà integrata dal Piano Iri 1968 che riser[redacted] alla Liguria due grandi opere: il raddoppio della Genova-Savona e l'Autostrada dei Trafori. Nuove concessioni verranno autorizzate dal Cipe a società private non appena ultimate le principali [redacted] in corso.

Nel 1973-'74 la rete italiana, attualmente di 3909 km, supererà i 6000 km: cerchiamo qui di prevedere gli sviluppi per l'area economica che ci interessa.



Da alti[redacted] entro l'anno

Autostrada Savona-Ventimiglia (km 113,7) — Fra [redacted] e novembre scorsi sono stati aperti i tronchi Bordighera-confine francese (km 12,5) [redacted] Savona-Albenga (km 36). Entro maggio-giugno '70 si avrà il prolungamento di quest'ultimo fino ad Andora (km 12,5); non è escluso che, [redacted]diante il superamento provvisorio [redacted] torrente Merula, [redacted] possa arrivare nell'estate fino ad Imperia Est. Per l'autunno è prevista l'apertura del trat[redacted] Sanremo Ovest-Bordighera Est. Il tronco Imperia Est-Sanremo, e quindi tutta l'autostrada, potrà [redacted] percorribile nella primavera 1971: un avvenimento di incalcolabile valore storico ed economico per la Liguria finalmente avvicinata nei suoi estremi geografici ed integrata nel movimento turistico della Costa Azzurra dalla continuità [redacted]lla via autostradale con la Francia (Autoroutes « Mentone-Roquebrune » e de « L'Esterel »). Unico [redacted] in questa formidabile opera sono i raccordi autostradali: [redacted] l'autostrada, ma i principali centri: Ventimiglia, Sanremo Est, S. Bartolomeo, Andora, Finale, Spotorno, verranno serviti, per molto tempo ancora, con soluzioni provvisorie. Il ritardo non è dovuto alla negligenza della società « Autostrada dei Fiori », ma ai rapporti di carattere finanziario ed urbanistico, non sempre agevoli, con i Comuni interessati.

Autostrada (Genova)-Sestri Levante-Livorno (km 147,5 diramazione [redacted] Lucca compresa) — Completata nel [redacted] del 1969 l'« Autostrada Azzurra » (Iri) fino a Sestri Levante. Un altro avvenimento [redacted] atteso in Liguria per il 1970: l'aggiramento autostradale del Bracco. Si pensava che la società concessionaria (Salt) riuscisse [redacted] superare le previsioni ultimando le opere nell'estate. Purtroppo, severe difficoltà geologiche hanno imposto [redacted] realizzazione di una breve ma impegnativa variante [redacted] galleria (Cà di Vara), opera che deve [redacted] realizzata [redacted] estrema cautela.

A metà 1971 l'autostrada sarà ultimata con l'apertura del tronco Carrara-Viareggio (km 15). I tronchi [redacted] percorribili sono: Brugnato-Carrara (km 35) e Viareggio-Livorno (km 40).

Autostrada La Spezia-Parma (km 100) — Per ora è [redacted] esercizio da Fornovo a Selva (km 14). [redacted] verranno approntati i tronchi Fornovo-Parma (km 25) e S. Stefano Magra (Spezia) - Montelungo (km 24); [redacted] valico tra Montelungo e Selva è previsto [redacted] l'estate 1971, data di ultimazione generale dell'arteria. La società concessionaria (Autocamionale della Cisa) sta progettando [redacted] prolungamento di 52 km fino a Pegognaga sull'Autostrada del Brennero, a sud del Po. Sono in corso contatti tra gli enti pubblici interessati. Per il porto di La Spezia significa disporre di [redacted] « direttissima » [redacted] Centro-Est europeo.

Autostrada Savona - Torino (km 133,5) — Nella prossima estate sarà completata sino a Torino mediante l'ultimazione [redacted] tronco Fossano-Bauducchi (Torino) [redacted] chilometri 49,5. L'arteria si innesta sulla Tangenziale Sud proprio nel quadrifoglio che svincola la « sopraelevata » di Moncalieri, il braccio della « Sud » [redacted] Santena e quello verso Rivoli. Il tronco tra Bauducchi [redacted] Carmagnola [redacted] a doppia via. Per il valico Savona-Ceva sono [redacted] corso studi [redacted] raddoppio; intanto si sta spostando nella zona tra Carcare e Altare la stazione di Savona, in modo da rendere indipendente la sede attuale da quella futura.

Autostrada Genova - Serravalle-Milano (km 133) — L'opera [redacted] completa. Nel corso del 1970 [redacted] eseguiti lavori di adeguamento della stazione terminale di Sampierdarena. Sono in atto studi anche per quelle [redacted] Bolzaneto e [redacted] Busalla.

Autostrada Torino-Piacenza (km 164) — Dal 16 dicembre u.s. tutta l'arteria è percorribile fino [redacted] Piacenza Ovest. Manca il tratto Piacenza Ovest-Piacenza Est (km 10,3) previsto per la prossima estate; comprende opere notevoli come l'attraversamento in sopraelevazione (km 1,5) della periferia cittadina ed [redacted] valcavia ferroviario. E' in progetto il collegamento diretto [redacted] l'« Autosole ».

Genova e la Liguria sono molto interessate a questa trasversale padana inferiore che offre un itinerario veloce sia per Torino che per Piacenza e l'Est padano (prosegue infatti con la Piacenza-Cremona-Brescia, km 87, che verrà completata entro maggio 1971). Ma per ottenere il massimo rendimento da questa infrastruttura occorre disporre di un raccordo a Tortona, integrato tra questa autostrada e la Genova-Milano possibilmente anche per il pagamento dei pedaggi.

E' in corso la progettazione esecutiva del raccordo. I lavori dovrebbero cominciare entro l'estate. Per ora la connessione [redacted] realizzata in via provvisoria attraverso un tratto [redacted] S. S. n. 211.

Da iniziarsi entro [redacted] 1970

Autostrada Genova - Savona (km 46,5) — Può considerarsi concluso [redacted] dibattito sul problema dell'ammodernamento di questa autostrada.

I fatti certi, per ora, sono i seguenti: il 31 dicembre u.s. la Società Autostrade [redacted] la sua progettatrice Spea hanno presentato all'Anas i progetti esecutivi [redacted] « raddoppio » tra Genova-Multedo e Albiso[redacted] e dell'Autostrada dei Trafori, tronco Voltri - Alessandria, opere strutturalmente interdipendenti.

Il Consiglio di amministrazione Anas potrà pronunciarsi entro i mesi di febbraio-marzo. Con ogni probabilità approverà, salvo qualche emendamento, in via prioritaria il raddoppio tra Multedo e Arenzano, indispensabile per poter anche iniziare i lavori della « Voltri-Alessan[redacted] ». Entro aprile-maggio [redacted] effettuati gli appalti ed iniziati i lavori.

Intanto la stessa società Spea continuerà gli studi per [redacted] « Direttissima Genova-Rivarolo-Vado » con precedenza per il lotto Arenzano-Albisola.

Autostrada dei « Trafori » Voltri-Sempione (km 265) — Il progetto esecutivo del tronco Voltri-Alessandria (km 70) [redacted] del raccordo Predosa-Novi Nord [redacted] stato presentato all'Anas [redacted] dicembre u.s. insieme [redacted] raddoppio della Multedo-Albisola; l'approvazione [redacted] quindi prevista [redacted] zo prossimo e l'inizio della costruzione entro il [redacted] maggio p.v. Sia per questa arteria che per la Genova-Savona i progetti esecutivi hanno fissato dei costi superiori del 50 per cento alle [redacted]visioni del Piano Cipe 1966, per cui, dato l'investimento globale così rilevante, i problemi finanziari si complicano fin dalle prime battute.

I lavori avranno una dura[redacted] di 30-36 mesi.

Sulla sezione Alessandria-Invorio-Gravellona (Sempione), sui raccordi Stroppiana-Santhià (Ivrea) e Invorio-Sesto C. (Milano) i lavori si inizieranno gradualmente [redacted] 1971, compatibilmente con le disponibilità della società [redacted] cessionaria (Autostrade Iri).

Progetti da realizzare negli [redacted] 1970

Mentre andava ultimandosi la prima fase di grandi costruzioni autostradali, che costituiscono l'ossatura della nostra regione, sono stati messi a punto nuovi progetti. Illustriamo brevemente le iniziative più avanzate:

Autostrada del Terzo Valico Genova-Bisagno - Milano-Crocione (km 125) — Costatato che l'autostrada Genova-Milano, specie nel tratto [redacted] valico Genova-Serravalle, è [redacted] stato di permanente saturazione, con medie giornaliere che si avvicinano al [redacted] autoveicoli [redacted] punte di 75.000, e che in analoga situazione si trova la Milano-Bologna-Firenze, gli enti genovesi hanno progettato una nuova direttrice Genova-Milano che, realizzando un nuovo itinerario tirrenico Milano-Sud, diventi una succursale dell'« Autosole » e della Genova-Milano attuale. L'autostrada andrebbe [redacted] Genova al « Crocione » (v. cartina).

La via tirrenica [redacted] Roma sarà completata dalla « Livorno-Civitavecchia », [redacted] in concessione con D. [redacted] 22 dicembre [redacted] alla Sat, [redacted] conta di iniziare i lavori ver[redacted] la fine del 1970.

Autostrada Albenga-Garessio-Ceva (km 50) — L'opera realizza [redacted] saldatura tra la Torino-Savona e la Riviera [redacted] fiori accorciando di [redacted] km il percorso autostradale.

La Soc. Autostrada dei Fiori, costruttrice [redacted] Savona-Ventimiglia, ha chiesto la concessione all'Anas che ha approvato [redacted] progetto di massima e [redacted] parere positivo per la concessione stessa.

Il problema è all'esame [redacted] Cipe che probabilmente autorizzerà le opere in una fase più avanzata di realizzazione dell'attuale rete (1971).

La « Albenga-Ceva » è poi destinata [redacted] proseguire da Carcare [redacted] Acqui - Predosa (Novi) per formare una via nord-appenninica parallela alla costa. Questa seconda parte è curata, per ora, dall'Amministrazione provinciale [redacted] Savona.

[redacted] **Tigullio-Val di Taro** (km 71) — Un interessante progetto, cui lavorano enti liguri [redacted] emiliani, propone [redacted] collegamento diretto attraverso le valli Taro e Vara per aprire un varco veloce dal Tigullio alla Pianura Padana orientale ed al Brennero.

Renzo Quartini
Segretario della sezione comunicazioni Camera di Commercio di Genova

---

In costante aumento il numero dei voli

L'aeroporto [redacted] Genova è ora il quarto d'Italia

Il programma aeroportuale ligure, [redacted] detto nel « progetto di sviluppo economico regionale », dovrà articolarsi su tre direttrici: ulteriore potenziamento dell'aeroporto « Cristoforo Colombo » di Genova, inteso [redacted] solo come struttura fondamentale dei collegamenti [redacted] regionali, ma anche come aeroporto che assolve [redacted] funzione di carattere interregionale [redacted] nazionale per la sua elevata agibilità nei confronti degli altri scali dell'Italia centro-settentrionale; ammodernamento dell'aeroporto di Villanova d'Albenga, soprattutto in fun[redacted] delle esigenze del turismo e del trasporto delle merci che richiedono, per la loro deperibilità, di poter raggiungere rapidamente i mercati di consumo; creazione di [redacted] ridotto sistema di aeroporti a basso costo e agibili per aerei aventi caratteristiche particolari (a questo proposito viene sottolineata l'opportunità [redacted] ammodernare [redacted] ampliare lo scalo di Luni, in provincia di La Spezia, e di costruire un aeroporto a servizio dell'area occidentale del[redacted] provincia di Imperia).

Aeroporto « Cristoforo Colombo » — Nel [redacted] il traffico ha chiuso il bilancio con risultati nettamente positivi, specie [redacted] numero di voli [redacted] movimento passeggeri. Per i voli, l'aumento [redacted] stato del 17,3 per cento contro l'8,6 per cento registrato in campo nazionale; per i passeggeri l'aumento è stato del 25,6 per cento contro il 18,2 [redacted] cento. « Questi risultati — dicono [redacted] i dirigenti dello scalo genovese — hanno fatto salire il « Cristoforo Colombo » al quarto posto [redacted] graduatoria nazionale per [redacted] numero [redacted] voli (nel [redacted] Genova era al settimo posto) e all'ottavo, dal nono, per [redacted] movimento dei passeggeri ». Quest'ultimo è stato di 459.030 unità contro le 365.161 del '68.

L'aeroporto è entrato in esercizio il 12 ottobre 1962, [redacted] mentre le attrezzature si [redacted] mantenute all'altezza dei tempi, soprattutto per quanto concerne la sicurezza, non si è avuta una parallela evoluzione in quel complesso di accorgimenti atti [redacted] favorire [redacted] movimento dei passeggeri e delle merci. In particolare l'aerostazione [redacted] rimasta quella provvisoriamente predisposta con elementi prefabbricati e, [redacted] parte un modesto adeguamento attuato nel 1965, non è cresciuta mai.

« E' assolutamente indispensabile — sostengono i dirigenti — che [redacted] piano regolatore dell'aeroporto, attualmente all'esame [redacted] Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, sia reso sollecitamente operante [redacted] non si vuole arrestare l'evoluzione dello scalo ». L'approvazione del piano consentirà infatti di affrontare subito alcuni urgenti lavori [redacted] primo fra tutti il prolungamento dell'attuale pista. Sarà facilitato [redacted] decollo dei quadrigetti [redacted] pieno carico. Successivamente anche l'aerostazione potrà [redacted] definitivamente studiata [redacted] costruita, con una spesa valutata sui cinque miliardi.

Aeroporto [redacted] Villanova d'Albenga — Base di partenza dell'esportazione floricola [redacted] base d'arrivo dei viaggiatori che vengono dal Nord per godere il sole e le spiagge della Riviera, questo scalo ha totalizzato nel 1969 un movimento di [redacted] aerei (2417 nel '68) e di circa trentamila passeggeri; la [redacted] in arrivo [redacted] in partenza ha raggiunto il totale di 535.048 tonnellate. Sulla sua pista partono [redacted] arrivano apparecchi da turismo; quelli dell'Aero Club di Savona che vi mantiene la sede operativa [redacted] gli aerei per il traffico passeggeri [redacted] merci, [redacted] « Fokker » 27 [redacted] fino [redacted] quadrimotori DC 6 B. Il [redacted]tor Giannetto Beniscelli, presidente della Seava, la società che gestisce l'aeroporto, ha recentemente annunciato un vasto programma di opere per il potenziamento dello scalo. « La pista di volo — [redacted] detto tra l'altro — dovrà essere prolungata dagli attua[redacted] 1560 metri [redacted] 2040 metri utili e questo intervento rappresenterà il primo e più importante lotto di lavori sotto il profilo della funzionalità, consentendo in futuro l'agibilità di aeromobili di maggiore portata ».

Nuovo aeroporto sul mare della Riviera [redacted] Ponente. — Se ne parla da tempo [redacted]me scalo di rincalzo e di [redacted]plemento [redacted] quello di Genova. Per quanto riguarda l'ubicazione, i tecnici hanno già individuato una zona [redacted] mare, di cui ovviamente è prevista [redacted] colmata, al largo del litorale tra Ceriale [redacted] Albenga, a nord dell'isola di Gallinara. Nella tormentata [redacted]grafia della Liguria occidentale non esiste infatti [redacted] [redacted]sibilità di reperire un'area libera [redacted] 150-160 ettari quali occorrono all'aeroporto. Spesa prevista, trenta miliardi.

f. d.

L'asmatica ferrovia da Genova [redacted] Ventimiglia

L'ammodernamento e il raddoppio vanno troppo a rilento

(*f. d.*) [redacted] ciclisti che prendono parte alla « classicissima » Milano-Sanremo tengono [redacted] per giù la [redacted] media oraria dei cosiddetti treni [redacted]rettissimi che percorrono la Genova-Ventimiglia, linea di grande transito internazionale. Non è [redacted] paradosso e chiunque, consultando l'orario ufficiale delle Ferrovie, può accertarsene. Costruita tra il 1856 e il 1878, la Genova-Ventimiglia è per la maggior parte a binario semplice e il [redacted] tracciato, lungo [redacted] chilometri, segue l'andamento della costa: il raggio delle curve non supera, spesso, i 350 metri costringendo i convogli a procedere ad [redacted]datura ridotta. Il problema [redacted] suo ammodernamento è [redacted] piedi da più di mezzo secolo, ma prima che si facesse qualcosa si [redacted] arrivati al 1938. Sono stati raddoppiati i tratti Loano-Albenga (8 chilometri), poi Ospedaletti-Confine francese (20 chilometri) e, in data recente, Voltri-Varazze (19 chilometri).

Qual [redacted] la situazione dei rimanenti chilometri? Il raddoppio del tratto Varazze-Savona sarà forse pronto entro il 1971 (la storia dei lavori su questo tratto [redacted] tutta una sequenza di ritardi, di lentezze burocratiche che ha portato all'immobilizzazione [redacted] costosissime opere: e si cita ad esempio [redacted] nuova stazione di Savona Mongrifone che, costruita nel 1962, è diventata un rifugio di gatti); sempre nel 1971 dovrebbe entrare in esercizio [redacted] doppio binario tra Savona e Finale Ligure; il raddoppio, nella sede attuale, dei 24 chilometri di ferrovia tra Finale Ligure ed Alassio è stato invece « definitivamente sospeso » in attesa che i Comuni interessati preparino un [redacted] piano [redacted] lo spostamento a monte della strada ferrata; per il restante tratto fino ad Ospedaletti c'è già il progetto del doppio binario [redacted] soltanto da poco [redacted] stato approvato il relativo finanziamento.

Il completamento dell'intera opera è purtroppo ancora lontano: se tutto andrà liscio, i treni correr[redacted] sul doppio binario della Riviera di Ponente non prima [redacted] 1973, quando il traffico annuale, secondo le previsioni, registrerà cinque milioni di passeggeri e un milione di tonnellate di merci.

Notizie più confortanti [redacted] hanno invece da Levante, dove il raddoppio del tratto Framura - Monterosso, sulla Genova-Roma, l'unico che manchi, [redacted] entrato nell'ultima fase di realizzazione. La scorsa estate è stato attivato il doppio binario [redacted] Framura e Levanto; per [redacted] prossima primavera è prevista l'entrata in esercizio del raddoppio Levanto-Monterosso. Con il [redacted]pletamento di quest'opera (dieci chilometri [redacted] strada ferrata [redacted] tre nuove stazioni) tutta la linea Torino-Roma sarà [redacted] doppio binario.

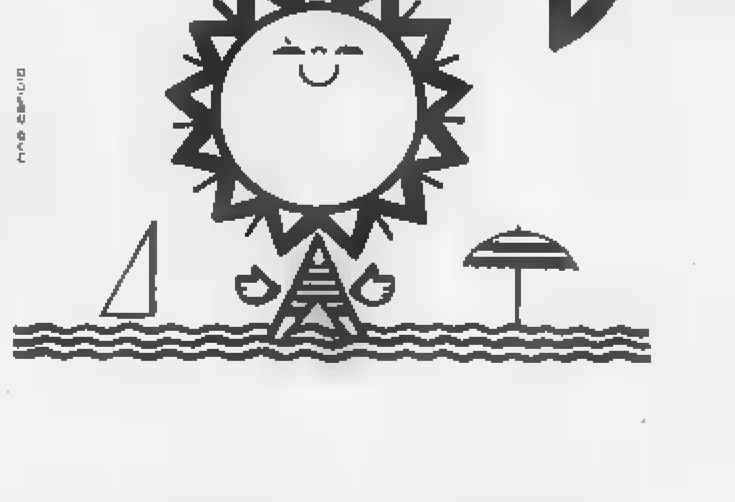
Altri lavori di ammodernamento riguardano la Torino-Savona: è in [redacted] il raddoppio del tratto Fossano-Ceva (39 chilometri), il [redacted] dalla corrente trifase alla corrente continua da Carmagnola a Savona [redacted] il riclassamento dell'intera li[redacted] che i treni potranno percorrere [redacted] una velocità di 140 chilometri orari contro gli attuali 60-70 chilometri.

Casino municipale Sanremo
APERTO TUTTO L'ANNO
Roulettes - Trente et Quarante - Chemin de Fer
Festival della Canzone Italiana
Rivista - Prosa - Arte Varia
Sfilate di moda femminile [redacted] maschile
Serate di gala
Manifestazioni culturali - Congressi
Concerti sinfonici e jazzistici
Salone Festival - Teatro dell'Opera - Night Club - Roof Garden
Cocktail Bars
Servizio di Ristorante dalle 12 alle 15 [redacted] dalle 20 alle 24
Rinomata cucina internazionale
Tel. 70.401/2/3/4/5

COME [redacted]
VACANZE
AD ALASSIO
MA IN SOLE
DUE ORE
D'AUTOSTRADA

Alassio

NUOVA SAN GIORGIO
MACCHINE TESSILI GENOVA-SESTRI - Via L. Manara 2 - Tel. 471.441
La produzione di macchine per filatura e tessitura della NUOVA SAN GIORGIO, specialmente dopo la piena attuazione della concentrazione in questa Società delle attività meccano-tessili del Gruppo IRI-Finmeccanica, ha conseguito livelli competitivi di avanguardia [redacted] tutti i mercati.
La Nuova San Giorgio è costantemente sensibile [redacted] le tecnologie più avanzate ad ogni necessità della moderna industria tessile, ponendo a disposizione l'esperienza di una valida staff di tecnici e la collaborazione di laboratori e centri di studio altamente qualificati.
Commissionaria esclusiva di vendita:
SIMATES S.p.A. - Milano - Corso Sempione 73 - Telefono 31.70.51

SANREMO


L'inverno vi offre la primavera di Sanremo

LA STAMPA — LIGURIA — Supplemento sulla Regione

I problemi illustrati dai presidenti degli enti autonomi di Genova, Savona, Imperia

Continua l'interminabile disputa sui porti

Il movimento totale negli scali delle 4 province, compresa La Spezia, è stato di 77 milioni [redacted] tonnellate - Rotterdam, da sola, 178 milioni - Per raggiungere dimensioni europee occorre concretare finalmente il teorizzato coordinamento e realizzare le opere progettate da tanti anni a Voltri [redacted] nella rada [redacted] Vado

I trasporti continentali

L'Europa ha percepito, né poteva essere altrimenti, la decisiva importanza [redacted] trasporti come strumento di promozione del proprio progresso economico e di unificazione sulla [redacted] di concreti, comuni interessi. Se [redacted] trasporto su strada ci offre la percezione più familiare del fenomeno delle congestioni, con costi crescenti e necessità di adeguamento delle infrastrutture, quello marittimo soffre, in genere, dello stesso male. Mentre, infatti, la tecnica del mezzo navale si [redacted] rapidamente evoluta [redacted] mezzi sempre più capaci, veloci [redacted] di basso costo di esercizio, le strutture a terra, in particolare i porti, hanno aumentato molto più lentamente la propria capacità di far fronte ai traffici. In termini economici, [redacted] l'aumentare della [redacted] dei trasporti, il [redacted] navale si è comportato come sistema di produzione a costi decrescenti, mentre i porti, soggetti a congestione, continuano a presentare costi crescenti.

Il problema investe, sia pure in diverse misure, la maggior parte degli importanti scali del mondo, che hanno dovuto far fronte a traffici più che raddoppiati nell'ultimo decennio, superando i quattro miliardi di tonnellate, tra imbarchi e sbarchi, nel 1969.

Ma particolare rilevanza tale fenomeno ha per i porti italiani. Per essi, i movimenti complessivi di merci sono, sempre nell'ultimo decennio, triplicati, superando i 300 milioni di tonnellate nel [redacted], mentre la ricettività portuale, in termini di attrezzature e di [redacted]azione, a parte petroli e minerali, è stata potenziata in modo drammaticamente inadeguato.

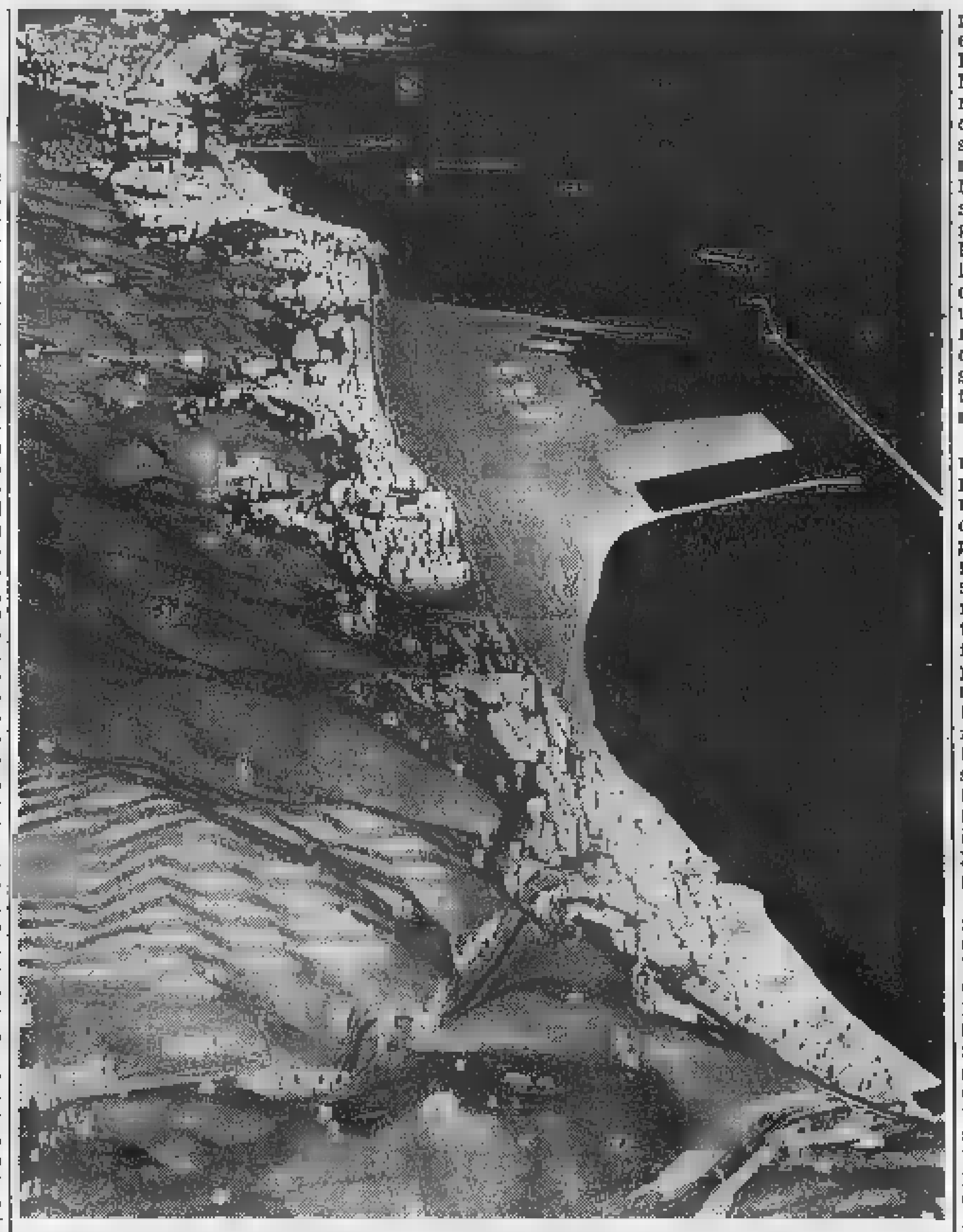
Per quanto sia estremamente difficile trarre espliciti dati in proposito, si può tuttavia affermare, in via orientativa, che dei 1100 miliardi in media annualmente investiti in Italia in infrastrutture [redacted] trasporto, il 75% è stato destinato alla viabilità stradale, il 14% alle opere fisse ferroviarie, il 5% agli aeroporti e solo il 6% ai porti ed alle [redacted] marittime.

In concreto, nel quinquennio '65-'69, sono stati stanziati per opere portuali solo 90 miliardi e, purtroppo, dispersi in numerosissimi rivoli, per l'errata politica di accontentare [redacted] po' tutti; [redacted] cosiddetto «Piano Azzurro» per 260 miliardi è tuttora praticamente inoperante. Fortunatamente, il «Progetto '80» sembra manifestare una certa volontà politica [redacted] favore dei porti nazionali e la opportuna intenzione di concentrare [redacted] investimenti in due grandi sistemi portuali: quello dell'Alto Tirreno [redacted] quello dell'Alto Adriatico. Per quanto molto discutibile sotto certi aspetti, e non solo marginali, è indubbio che il «Progetto '80» [redacted] le basi programmatiche, necessarie se non [redacted] sufficienti, per una «politica dei porti» nel nostro Paese e fa sorgere le legittime speranze che alle buone intenzioni seguano fatti tempestivi e concreti.

Giustamente, il «Progetto '80» pone l'accento sulla funzione continentale, europea, dei suddetti due sistemi portuali. Basta dare un'occhiata alla [redacted] d'Europa per percepire la fondatezza, almeno in linea di principio, di tale affermazione. Oltre, naturalmente, alla Pianura Padana, le aree dell'Alto Reno, della Svizzera, della Germania centro-meridionale rappresentano il naturale retroterra geografico dei porti dell'Alto Tirreno; le aree dell'Alto e del Basso Danubio, quelle dei porti dell'Alto Adriatico.

Ma è evidente che perché un potenziale hinterland geografico si traduca per un porto in un effettivo hinterland economico occorre che per [redacted] punto di esso i costi complessivi di trasferimento delle merci attraverso a quel porto siano inferiori ai costi che si presentano per gli altri porti concorrenti.

Così che [redacted] solo includono i noli marittimi, [redacted] anche [redacted] spese di imbarco e sbarco nel porto e quelle di trasferimento tra il porto e il retroterra [redacted] viceversa. Occorre inoltre considerare che a formare il costo totale non concorre soltanto la somma dei costi parziali di tali operazioni, ma anche il costo [redacted] tempo, in quanto proporzionale a questo si presenta l'ammontare di voci passive di notevolissima, e spesso dominante incidenza, quali gli interessi, gli ammortamenti, i costi di magazzinaggio e degli stocks delle merci [redacted] i costi di eventuale attesa in [redacted] sostenuti dalle navi.



Il porto di Genova-Voltri (plastico della prima parte [redacted] opere). Si osservano i collegamenti con le autostrade costiere e con l'autostrada Voltri-Ovada-Sempione. Nel fondo, la pista dell'aeroporto «Cristoforo Colombo», evidentemente bloccato alle sue estremità. A ridosso dell'aeroporto i bacini per le petroliere, in servizio, [redacted] i cantieri navali

E', questo, il concetto del «costo totale» di trasferimento, che rappresenta la ragione essenziale della concorrenzialità, [redacted] esempio, del trasporto [redacted] delle merci e dell'autotrasporto nei confronti del mezzo ferroviario. Ci si rende [redacted] ragione, in particolare, che molte merci con origine e destinazione nella Pianura Padana preferiscano i porti del Nord Europa, piuttosto [redacted] quelli nazionali, più vicini, ma [redacted] efficienti.

E' indubbio che il sistema dei porti liguri — Imperia, La Spezia e, soprattutto, Genova e Savona — già sede di un quarto del totale dei movimenti dei porti nazionali, è destinato a sostenere [redacted] parte preponderante, nel nostro Paese, nei confronti dei traffici europei. La lunga tradizione [redacted] esperienza nei traffici marittimi, la vicinanza geografica [redacted] Centro Europa, lo rendono degno di tale ruolo.

M[redacted] perché tale sistema possa essere reso competitivo su basi continentali, specialmente nei confronti dei porti del Nord, occorre o[redacted]rare in modo da abbattere tutti i componenti dei costi di trasferimento della merce, che abbiamo prima elencati.

Si tratta innanzitutto di rendere più rapido [redacted] meno costoso [redacted] complesso delle operazioni portuali: sviluppo di banchine, attrezzature [redacted] a terra, [redacted]nizzazione del lavoro, modalità tariffarie, sistemi operativi efficienti allo scopo di facilitare l'«appuntamento» tra [redacted] e [redacted] trasporto terrestre, [redacted] le voci sulle quali occorre agire, e su tutte, [redacted] non si vuole che una singola strozzatura pregiudichi il corretto funzionamento dell'intero sistema.

Occorre «spianare» i due ostacoli orografici che sepa[redacted] il sistema portuale li[redacted] dal Centro Europa: gli Appennini [redacted] le Alpi. Autostrade, trafori, nuove ferrovie, hanno questo compito.

Tutto sommato, se le comunicazioni terrestri, stradali e ferroviarie, al servizio del sistema portuale ligure, appaiono seguire [redacted] linea [redacted] confortante, adeguato sviluppo, il punto critico [redacted] proprio rappresentato dai porti, che presentano costi crescenti per l'insufficiente ricettività, per il rincaro del lavoro portuale, per l'inadeguata organizzazione.

Mentre tutti gli altri Paesi europei stanno perseguendo ed attuando da tempo [redacted] lungimirante politica [redacted] potenziamento [redacted] razionalizzazione portuali, [redacted] sistema ligure, [redacted] il principale sistema portuale del nostro Paese, è [redacted] carente [redacted] quell'interessamento fattivo da parte dello Stato, che appare ormai indifferibile.

In sintesi: [redacted] realizzare il grande sistema portuale del Sud Europa occorre [redacted]bito sui porti e con adeguate risorse, adottando una chiara ed incisiva politica portuale e traducendo in realtà operante le buone intenzioni del «Progetto '80». Perdere i traffici è facile, difficilissimo ricuperarli.

Prof. Ing. R. Bianchedi
Direttore dell'Istituto dei Trasporti Facoltà di Ingegneria Università [redacted] Genova

A pag. II situazione [redacted] prospettive del porto [redacted] Spezia.

Dagnino: "Sistema internazionale esteso da Livorno [redacted] Barcellona,,

[redacted] di sobietto gradimento corrispondere all'invito dell'autorevole quotidiano torinese con queste note, volutamente contenute e rapide, gra[redacted] anche ai recenti riconoscimenti relativi alla promozione e all'incremento dei traffici, all'accelerazione delle [redacted] opere e [redacted] pertinenti specializzazioni nel porto esistente, cioè senza riferimento al costruendo bacino di Voltri e invece con particolare riguardo [redacted] primo terminal mediterraneo specializzato per sole navi containers e alla conseguente acquisizione [redacted] Genova [redacted] traffici containers transoceanici, fra i quali fa spicco quello della Sea Land americana, la più grossa concentrazione armatoriale del mondo nel modernissimo settore.

Alla fine [redacted] 1968 il volume di traffico [redacted] porto di Genova aveva superato i 51 milioni di tonnellate [redacted] quello [redacted] quattro porti liguri i 75 milioni; alla fine del 1969, il volume [redacted] traffico del porto di Genova ha raggiunto i 53 milioni e [redacted] mila tonnellate [redacted] quello dei porti liguri, nel loro complesso, si aggira attorno ai 77 milioni [redacted] tonnellate. E si conferma altresì che Genova rimane il primo porto [redacted] Mediterraneo per le merci generali, che in linguaggio portuale son dette le «merci ricche».

Sono dati non irrilevanti appunto per introdurre alcune concise indicazioni sul sistema dei porti liguri, di cui la costruzione [redacted] atto. Mi limito qui a riassumere i principali criteri normativi di tale costruzione, che particolarmente interessano e coinvolgono il Piemonte e la Lombardia e che sono stati confermati dal convegno che su proposta della Commissione regionale dei porti liguri si tenne nello [redacted] maggio, [redacted] caso, ad Alessandria. Anzitutto il salto di dimensione, a [redacted] tempo quantitativa [redacted] qualitativa, dalla nozione del porto inteso come unità chiusa in sé stessa, al concetto e alla costruzione [redacted] veri [redacted] propri *sistemi portuali*, aperti ed espansivi. La fondamentalità dell'oltre Appennino ai [redacted] della costruzione di tale sistema ho sempre detto che il fondamento condizionante tale costruzione [redacted] perfino il [redacted] cominciamento cronologico sono da cercare appunto oltre Appennino, non nel senso meramente tecnico di trasferire idealmente banchine portuali [redacted] di là dei nostri monti, bensì nel [redacted]nso di costruire una vasta «regione economica», integrata ed aperta, che comprenda assieme il di [redacted] e il di là dell'Appennino e che abbia, fra gli altri, il carattere di regione industriale, esaltante [redacted] moderna funzione industriale [redacted] sistema dei porti; la [redacted] maggiore integrazione, sotto ogni profilo, fra Genova e Savona, [redacted] i correlativi e costruendi gran[redacted] bacini di Voltri e di Vado, prefigurante, a mio avviso, l'approdo all'istituzione [redacted] un solo ente portuale.

Giuseppe Dagnino

Ma il discorso si allarga ancora: esso coinvolge, da [redacted] parte, Marsiglia e Barcellona e, dall'altra, particolarmente Livorno. Genova-Savona e Marsiglia-Fos hanno certamente motivi di reciproca competizione, che sarebbe sciocco e irreale disconoscere; [redacted] nella realtà d'oggi, [redacted] Mec e degli scambi mondiali, soprattutto nei confronti dei grandi sistemi portuali [redacted] Nord, hanno ormai prevalenti interessi comuni d'intesa e d'alleanza nella costruzione di un sistema portuale mediterraneo e di un'area «forte» del Sud Europa. Ed a ciò [redacted]strano d'essere essenzialmente interessate anche Livorno [redacted] Barcellona.

Io credo nella necessità [redacted] nella possibilità d'una seria programmazione economica nazionale, nel cui contesto si collochi un'altrettanto seria programmazione portuale; ma proprio [redacted] questo non trascuro nessuna occasione per raffrontare tale necessità e tale possibilità con la realtà italiana, dove purtroppo la programmazione è ancora co[redacted] troppo affievolita e insidiata, quanto alla sua applicazione, nonché sprovveduta di troppi degli strumenti indispensabili a garantire appunto l'efficacia e la coerenza di tale applicazione. Ma questo è il problema [redacted] fondo [redacted] Paese e della sua classe dirigente.

Si veda proprio il caso [redacted] fondamentalissimi bacini di Genova-Voltri e di Savona-Vado, da finanziare da parte dello Stato. Il problema si pone così: se in essi, ai fini generali dell'economia nazionale e mediterranea, convenga oppure no la maggiore concentrazione possibile degl'investimenti. La risposta non sembra dubbia. Se sì, occorrono il coraggio [redacted] la volontà politica di non indulgere a cedimenti dispersivi. Intanto, per quanto ci riguarda, dare[redacted] il nuovo anno alla costruzione del bacino di Voltri, secondo il nuovo piano regolatore, che, fra l'altro, [redacted]re la via alle più moderna forma di collegamento proprio con il territorio, per dir così, retro-portuale piemontese.

Giuseppe Dagnino
Presidente del Consorzio autonomo del Porto di Genova

Migliorini: «Integrarsi [redacted] soltanto [redacted] parole»

Il movimento complessivo del porto di Savona-Vado nel 1969 è stato di ton. 13.575.613, [redacted] un aumento, rispetto al 1968, di ton. 327.540 pari al 2,47%; in particolare gli sbarchi hanno raggiunto ton. 12 milioni 833.610, con un aumento del 4,07%; [redacted] imbarchi ton. 742.003, [redacted] una diminuzione del 19,05%.

Ciò premesso, si impongono alcune considerazioni di carattere generale. L'incremento dei traffici facenti capo al complesso portuale Savona-Vado non è quello che potrebbe [redacted], in rapporto alla domanda, ma [redacted] quello che può essere in rapporto all'offerta.

In altre parole è evidente che, nel mancato potenziamento delle attrezzature di base, non è più possibile partecipare pienamente alle curve ascensionali dei traffici, eccezione fatta per quelli facenti capo ad impianti specializzati ed in primo luogo per gli olii minerali. Si tratta inoltre di rilevare, esaminando gli imbarchi, la realtà sempre più concreta della stretta interdipendenza tra il porto e gli insediamenti industriali in aree ad esso asservite e della conseguente necessità di vedere il porto stesso in funzione di promozione industriale.

Per quanto riguarda il futuro si va delineando una situazione ben determinata e cioè quella della concorrenza non più tra porto e porto, ma tra gruppi di porti [redacted] mari diversi, visti in un assieme [redacted] iniziative e di possibilità. In [redacted] rapporto presentato tempo addietro al Parlamento europeo dalla commissione trasporti della Cee, era detto che una attività sul tipo di quella portuale doveva basarsi sulla concorrenza piuttosto che sul coordinamento, [redacted] fatta per taluni casi in cui esso appaia, per così dire, imposto dalla stessa realtà. Ora, è certo che tale è il caso degli scali marittimi liguri e in particolare di quelli di Genova e Savona.

Ciò che conta è però [redacted]re dalla fase delle enunciazioni teoriche e delle affermazioni di principio, e passare a quella dei contenuti [redacted] delle realizzazioni. [redacted] problema è di arrivare, con ogni sollecitudine, ad identificare alcuni punti fermi, pochi [redacted] estremamente chiari, su cui fondare la politica [redacted] «sistema». Essi potrebbero essere quelli del coordinamento dei piani di espansione dei bacini e dei relativi finanziamenti al fine di evitare, ad esempio, che Genova e Savona si impegnino entrambe nella realizzazione di una dar[redacted] petroli, o di un superbacino, o nella acquisizione di determinate correnti di traffico, ignorando o fingendo di ignorare l'una q[redacted]lo che fa l'altra, anziché studiare unite la soluzione ottimale.

Le prospettive esistono dunque per un efficiente sistema portuale ligure; ciò che ancora non è definitivamente accertato è la comune volontà di pervenirvi. L'augurio è che [redacted] ciò si possa quanto prima arrivare; in ogni caso prima che i fatti abbiano scavalcato gli uomini.

Augusto Migliorini

Augusto Migliorini
Presidente Ente Autonomo del Porto di Savona

Confronto fra i grandi porti europei

	Merci sbarcate e imbarcate nel '69 (tonn)	di cui oli minerali
Rotterdam . . .	178.000.000	99.600.000
Anversa . . .	72.900.000	oltre 26.000.000 *
Marsiglia . . .	65.000.000 **	36.000.000 **
Londra	60.000.000	19.800.000 *
Genova	53.600.000	34.700.000
Amburgo . . .	34.894.422	oltre 11.000.000 *

* Non ancora noti i dati ufficiali del 1969.
** Compresi i bacini annessi fino alle Bocche [redacted] [redacted].

Agnesi: «Mano tesa [redacted] scalo di Imperia»

Cosa [redacted] porto d'Imperia rappresenti nel concerto dei porti liguri lo si rileva facilmente analizzando le voci che compongono il suo movimento commerciale: nel '[redacted] sono state sbarcate merci per [redacted] mila 206 tonnellate [redacted] ne sono state imbarcate 26.243 per un totale di 113.449. Al 1° posto negli sbarchi troviamo l'olio d'oliva, merce ricca, per cui Imperia ha [redacted] prevalenza [redacted] tutti gli altri porti. Si tenga conto che l'olio d'oliva dà annualmente, per il solo dazio doganale, assai più di quanto è stato speso in opere portuali nei due scali imperiesi, Oneglia [redacted] Porto Maurizio, da quando esistono. Al secondo posto troviamo [redacted] grano. Per l'Italia e [redacted] Mec Imperia era considerata il porto per il grano duro. Ora è surclassata [redacted] altri scali a causa principalmente dei fondali insufficienti che però sono in via di approfondimento. Parecchio grano arriva oggi per ferrovia. Vengono poi nella graduatoria oltre merci come l'amianto di provenienza russa.

All'imbarco abbiamo in aumento i macchinari. Si tratta di grandi cassoni racchiudenti attrezzature destinate alla Russia, per quei complessi che stanno sorgendo ad opera della Fiat, della Snia e della Pirelli. In diminuzione, anche per vertenze sindacali, l'imbarco d'auto della Fiat destinate alla Sicilia.

E' stato più volte sottolineato il ruolo che Imperia può svolgere nel quadro dei porti liguri. A Genova si assiste ogni giorno di più all'intasamento del porto. Si contano [redacted] rassegnata desolazione le navi che sostano «in bocca»; le navi che [redacted] oltre quindici giorni attendono l'attracco; peggio, le [redacted] che vengono dirottate verso altri porti (qualcuna, con carico di cellulosa, anche verso Imperia).

Unica speranza: il nuovo porto di Voltri, di là da venire. Il progetto [redacted] il porto di Voltri contempla la demolizione di un'intera collina col versamento del materiale in ma[redacted] [redacted] creare lo spazio [redacted] manca e la formazione [redacted] antemurale alla profondità di 30 metri. Un'opera ciclopica che richiederà parecchio tempo.

In queste condizioni Imperia offre la sua mano amica a Genova. A Imperia l'antemurale esiste già. [redacted] tratta semplicemente di costruire gli accosti al riparo dell'antemurale esistente, fornendo [redacted] poca spesa [redacted] soprattutto in un arco [redacted] tempo breve, una sostanziale capacità d'imbarco-sbarco a sussidio degli altri porti liguri.

Entro l'anno il porto d'Oneglia dovrebbe essere dotato di [redacted] nuova banchina lunga 200 metri, con alle spalle uno spazio di [redacted]ltre 4 mila metri quadrati, con fondali sui 10 metri, per cui il porto potrà ricevere navi fino a 12-15 mila tonnellate. Il costo di quest'opera s'aggira sui 200 milioni. Altri 450 milioni sono già stanziati — ed i lavori stanno per essere appaltati — per la grande strada a mare che collegherà i due bacini portuali. In fase di studio è un nuovo bacino portuale nel golfo d'Imperia. Esso avrà un fronte d'accosto [redacted] metri, con fondali tra i 6 ed i 9 metri e [redacted] di calata [redacted] circa [redacted] mila metri quadrati, capace di un movimen[redacted] circa un milione di [redacted]nellate annue. E' un progetto di massima, al quale si dovrebbe giungere per scaglioni di opere autonomamente funzionali, con una tappa a metà strada di 500 mila tonnellate annue.

Oggi [redacted] oggi, tutti sfuggono come possono alle pesanti tariffe e specialmente alle spese aleatorie e imprevedibili che affliggono lo sca[redacted] genovese. E' noto che gli spaghetti imperiesi diretti al Medio Oriente scarrozzano l'Italia quant'è larga per imbarcarsi a Trieste poi [redacted]dono l'Adriatico e ricompaiono davanti a Genova diretti a Gibilterra. Gli spaghetti diretti in America cercano ora la via [redacted] Livorno. Meno male [redacted] la [redacted] italiana può [redacted]sere dirottata su porti italiani. Peggio è quando prevale la via del Nord.

Lancio un grido d'avvertimento e di allarme. Continuando [redacted] verrà il momento in cui [redacted] industrie italiane troveranno più conveniente — per non dire che saranno costrette dall'inesorabile gara concorrenziale che si sta sviluppando all'interno del Mec — a spostare i loro impianti in vicinanza dei porti del Nord a scanso d'inutili e costosi scarrozzamenti per quanto è spessa l'Europa. A quel momento non saranno più le navi ma i lavoratori [redacted] a dover [redacted] dirottati verso il Nord. L'assurda situazione alla [redacted]uale sarebbero giunti i porti liguri era stata prevista esattamente alcuni anni or sono. Se non provvederemo in tempo si verificherà purtroppo anche l'attuale previsione di spostamento di industrie verso i porti del Nord Europa. Poco, [redacted] sicuro.

Vincenzo Agnesi

Vincenzo Agnesi
Amministratore delegato del Consorzio portuale Imperia-Piemonte

L'OLIO SASSO vi attende all'insalata

là dove l'olio è usato crudo, l'OLIO SASSO rivela tutta la superiorità dell'olio di oliva

STUDIO TESTA

ACETO SASSO
BIANCO, ROSSO e AROMATIZZATO

Concluso l'assestamento delle aziende [redacted] partecipazione statale

Petrilli: "L'Iri rinnova l'impegno per lo sviluppo industriale ligure,,

La nascita dell'industria nucleare - Dal 1966 investiti 544 miliardi nella [redacted] Genova - Piani di potenziamento [redacted] settori siderurgico, meccanico, cantieristico - Conferma per il superbacino di carenaggio

C'è chi afferma che Genova e [redacted] Liguria stanno superando, sia pure gradualmente, quel periodo di assestamento e di trasformazione che [redacted] avuto negli ultimi anni — e più marcatamente nell'ultimo quinquennio — le punte più acute [redacted] inquietanti. E' un'opinione che trova credito in ambienti responsabili, ma che [redacted] certamente verificata con cautela [redacted] misurata con attenzione. In ogni caso sembra sia entrata in fase repredente quell'allarmata sensazione che voleva Genova e il [redacted] entroterra destinati, pressoché fatalmente, [redacted] ripiegare in una dimensione diversa da quella tradizionalmente segnata dal dinamismo imprenditoriale mercantile.

Indubbiamente vi sono stati momenti in cui Genova, [redacted] centro [redacted] propulsione economica, allineato nel ritmo e nel vigore dell'attività con gli altri centri motori del «triangolo», sembra abbia subito — nella diagnosi di molti — il peso di una sorta di ineluttabile condanna all'involuzione. I timori di una innaturale commistione fra industria e attività terziarie, e quelli di un ulteriore approfondimento del solco fra assetti produttivi [redacted] occupazione, finivano per configurare una situazione addirittura [redacted] crisi.

Ai timori si [redacted] i fatti: quelli relativi alla carenza delle infrastrutture viarie, all'angustia degli spazi per le localizzazioni industriali, alle esigenze [redacted] ammodernamento degli impianti, alle necessarie riorganizzazioni produttive, all'improcrastinabile adeguamento dei porti.

Problemi noti, complessi e, per di più, coincidenti quanto a gravità ed urgenza: rendevano obiettivamente difficile una soluzione, in qualche mo- [redacted] globale e razionale, dei molti nodi dell'economia ligure [redacted] genovese.

Eppure vi sono oggi motivi ed elementi che tendono a delineare un quadro [redacted] in parte mutato della situazione regionale. Fra questi motivi credo si possa pacificamente inserire anche l'impegno delle aziende Iri.

Quella del settore industriale pubblico costituisce una presenza tradizionale in Liguria; ha rappresentato uno dei fattori decisivi ai fini della produzione e dell'occupazione. Una presenza per di più articolata in più settori, alcuni dei quali largamente esposti ai complessi problemi della competitività e dell'adeguamento tecnologico e produttivo.

Piano di interventi

La vasta operazione di riassetto di uno [redacted] questi settori maggiormente aggrediti dai sintomi della crisi ha dato il via ad una sostanziale revisione della intera presenza Iri a Genova e nella Liguria, configurando un piano di interventi, non solamente di carattere compensativo [redacted] integrativo, ma volto a dotare l'economia locale [redacted] occasioni di sviluppo inedite e prospetticamente interessanti.

La nascita dell'industria nucleare, e più specificamente di quel settore che [redacted] la progettazione e la costruzione dei macchinari per [redacted] trali elettronucleari, si è andata concretando nel tempo: ed è recente la confortante notizia dell'acquisizione della commessa Enel all'Ansaldo Meccanico Nucleare per la realizzazione [redacted] quarto impianto nucleare per la produzione di energia elettrica. Il progetto, giudicato dallo stesso ente committente il più economico e competitivo rispetto alla produzione termica tradizionale, consentirà la costruzione lungo il Po, tra Piacenza [redacted] Cremona, di una delle centrali più [redacted]-zate d'Europa.

L'assunzione [redacted] questa importante [redacted] costituisce il concreto avvio [redacted] vasto panorama di attività, destinate [redacted] propagarsi positivamente su Genova e sull'intero Paese. L'aver creato, nel capoluogo ligure, un'industria meccanica, tecnologi- [redacted] oltreché produttivamente competitiva, equivale certamente a una scelta d'avanguardia, che non potrà non ripercuotersi sugli orientamenti e sulle opzioni della Genova del futuro. Quello nucleare, è soltanto [redacted] esempio, ma sufficientemente [redacted]-mostrativo, dell'impegno dell'Iri.

L'impegno dell'Iri, voglio aggiungere, ben lontano dall'esaurirsi o [redacted] rallentarsi, trova in più comparti testimonianze più che valide. L'insieme delle iniziative Iri a Genova, ad esempio nel settore manifatturiero [redacted] in quello autostradale, nonché in quei settori [redacted] cosiddetta «localizzazione [redacted] influenzabile» (che interessano cioè campi [redacted] attività, quali il [redacted]-vizio telefonico e radiotelevisivo nei quali le decisioni [redacted] investimento [redacted] territorialmente vincolate da fattori naturali [redacted] tecnici) [redacted] traduce in termini di investimento in [redacted] ammontare di oltre [redacted] miliardi: un importo questo che, unito alle realizzazioni consuntivate [redacted] (anno in cui è intervenuta la nota delibera Cipe sulla ristrutturazione dell'industria cantieristica e sul «pacchetto» compensativo) al 1968, fa ascendere a circa 544 miliardi lo sforzo che il gruppo Iri sta effettuando dal [redacted] nella [redacted] Genova.

Giuseppe Petrilli

Varrà sottolineare che [redacted] piani previsti per il 1969-72 impegnano l'Iri per un importo [redacted] che quadruplo di quello in vita al 1966, e cioè ante delibera Cipe. La destinazione di questi investimenti [redacted] parimenti nota: essi abbracciano il settore siderurgico, quello meccano-tessile, quello elettromeccanico, quello cantieristico (dove è certamente da citare [redacted] potenziamento delle strutture del cantiere di Sestri e dell'Oarn).

Un particolare cenno [redacted] proposito della siderurgia, settore nel quale sono stati effettuati nel triennio '66-'68 investimenti per 30 miliardi di lire. Con il programma in corso di realizzazione (comporterà investimenti nel quadriennio che potranno risultare, sulla base dei nostri studi, sensibilmente superiori a quelli preventivamente indicati) gli stabilimenti genovesi [redacted] Cornigliano e di Campi assumeranno un ruolo ancor più rilevante nell'ambito della siderurgia del Gruppo, sia per quel che [redacted] volume delle produzioni, sia per ciò che riguarda [redacted] loro [redacted]-lificazione e specializzazione.

L'iniziativa dell'Iri ha abbracciato anche altri campi: il telefonico e [redacted] radiotelevisivo, ad esempio, e l'impiantistica (varrà ricordare che nella società italiana impianti il gruppo Iri ha concentrato l'intera propria capacità di progettazione e promozione nella grande impiantistica).

Immutato rimane l'impegno Iri per la realizzazione del superbacino [redacted] carenaggio [redacted] della stazione di degassificazione, mentre [redacted] attendo [redacted] le decisioni relative al porto di Voltri.

Le autostrade: anche qui uno sforzo massiccio, vario, la cui onerosità trova peral- [redacted] giustificazione dal risultato che ci si propone: quello cioè [redacted] liberare i centri liguri dalla progressiva asfissia, [redacted] allacciarli [redacted] la grande rete italiana ed europea, di collegarsi con altre regioni [redacted] aprire nel Levante un nuovo retroterra industriale.

Superato [redacted] «pacchetto»

Più di 410 miliardi investiti dal 1966 al 1972 porranno [redacted] Liguria, con gli oltre 413 km di autostrade che la solcheranno o comunque graviteranno su di essa, tra le regioni più servite del Paese [redacted] dell'intera [redacted] continentale. E' [redacted] fatto che la Liguria ha già oggi uno sviluppo autostradale pari a 45,8 metri per km/quadrato, superiore di ben quattro volte alla media nazionale regionale.

Questo il quadro degli impegni del Gruppo, diversificati e qualificati nell'industria, nei servizi, nelle infrastrutture. Essi [redacted] di là delle primitive impostazioni del «pacchetto» (a fronte dei 118 miliardi del '66, gli investimenti realizzati [redacted] in programma [redacted] il quadriennio ammontano, come detto, a [redacted] miliardi). E' giusto che sia così, giacché l'Iri avverte, pur nella molteplicità degli impegni che lo legano verso la totalità del Paese, [redacted] propria responsabilità nei confronti di una regione che deve poter riassu- [redacted] il proprio ruolo nella economia del Paese, per reinserirsi con vitalità in un concerto economico di dimensioni europee.

E' una linea [redacted] dovrà an- [redacted] svilupparsi [redacted] perfezionarsi (molte sono ancora le situazioni [redacted] incertezza e di ristagno [redacted] solo a Genova, anche nelle altre province della regione) ma di fronte alla quale le imprese dell'Iri si porranno, come sempre, in atteggiamento di sensibile considerazione. E' un impegno che dovrà inserirsi e collegarsi con le iniziative che altri centri imprenditoriali, e soprattutto le autorità della Regione e dello Stato, dovran- [redacted] prendere per accelerare i piani già approntati [redacted] per da- [redacted] nuovi il respiro che le moderne esigenze dell'economia impongono.

Giuseppe Petrilli
Presidente dell'IRI

Gli imprenditori pubblici e privati di fronte all'Ente Regione

Parlano i presidenti degli industriali e i "managers,, di grandi aziende

Vaccari (Genova): «I genovesi sarebbero soltanto mercanti? No, è ben viva la vocazione industriale»

Il futuro della Regione ligure è condizionato dalla «tenuta» industriale dei grandi centri, primo Genova, [redacted] dall'espansione [redacted] attività produttive capaci di provocare [redacted] solido inserimento di nuove tecnologie sulla struttura tradizionale, con crescita contemporanea di aziende o di istituti per la ricerca e la progettazione. Sul ruolo delle industrie e sulle prospettive future nel quadro regionale e nel più [redacted] ambito del «triangolo» abbiamo interpellato i presidenti delle Unioni Industriali di Genova, Savona, Imperia (a parte quello della Spezia), i rappresentanti dei «Giovani industriali» di Genova, alcuni responsabili [redacted] grandi aziende pubbliche e private, i [redacted] gretari delle organizzazioni sindacali.

Presidente Unione Industriale di Genova, Benito Vaccari:

I genovesi sarebbero forse soltanto mercanti, come sta scritto sopra una delle loro antiche porte? Questa ipotesi trovò qualche fortuna e finora, seppure attenuata, non [redacted] uscita dalla circolazione del- [redacted] idee. Eppure i Liguri sono industriali — eminentemen- [redacted] industriali — [redacted] secoli: [redacted] sufficiente ricordare quattro attività con produzioni largamente superiori alle dimensioni artigiane: i cantieri navali, l'edilizia, [redacted] tessitura [redacted] rica, [redacted] cartiere.

Si è parlato di decadenza; meglio dire che la Liguria ha subito un profondo travaglio. Offro all'attenzione del lettore queste brevi considerazioni.

Tradizionali industrie [redacted] vesi hanno dovuto [redacted] sedi [redacted] nuove direzioni nel Mezzogiorno, nelle zone montane [redacted] depresse, o nella Capitale, per trovarsi in condizioni di competitività con la [redacted]. — Ciononostante, Genova e la Liguria conservano, e conquistano, nuove posizioni di avanguardia: il porto di Voltri e la valorizzazione di Vado [redacted] fatti industriali [redacted] soltanto mercantili; la lavorazione degli oli nell'Imperiese mantiene [redacted] posizione preminente; [redacted] Spezia, ormai prossima a diventare [redacted] grande nodo autostradale, sta reinterpretando la [redacted] funzione. Genova ha posto la candidatura [redacted] capitale dell'industria nucleare; è alla avanguardia nella meccanica,

Benito Vaccari, presidente Unione Industriale Genova

nella trasformazione e riparazione navale; tende a potenziare la raffinazione dei petroli; ospita centinaia e centinaia di aziende piccole [redacted] medie che sfatano la leggenda d'una sua ristretta tastiera merceologica; [redacted] alla conquista [redacted] primato nel movimento passeggeri, irradiantesi nel Mediterraneo fino alle sponde asiatiche ed africane, [redacted] in quello dei containers; ha qualcosa di molto civile da dire nell'edilizia, dove sussiste la minima [redacted]-trazione [redacted] vano rilevata nel Paese.

Non basta fare, poniamo, dall'alto della Lanterna, un «giro d'orizzonte»: bisogna pensare [redacted] navi sui mari (due terzi della flotta, anche se [redacted] tutte le unità sono immatricolate [redacted] Genova); alle teste [redacted] ponte sulle rive americane dell'Atlantico; ai cantieri navali sparsi nella penisola, ma sorretti dalla passione e dal cervello dei genovesi; agli zuccherifici dal Polesine alla Sardegna; ai non pochi nostri stabilimenti subito al di là [redacted] Giovi; alle ingenti partecipazioni liguri nelle maggiori società per azioni italiane; alla densità telefonica (forse la prima d'Italia); alla motorizzazione; al reddito pro capite che pone le nostre quattro province fra le prime venti nella graduatoria generale.

Tutta questa è materia [redacted] impossibile inscatolamento nelle caselle statistiche e programmatiche. Di qui qualche ripetuto equivoco, qualche interpretazione a noi poco favorevole da parte di chi vuole comprimerci negli schemi. Pazienza, ma la vocazione c'è. Ed è quello che importa.

I giovani: "Scelte qualificanti,,

Gruppo Giovani dell'Industria di Genova, il Comitato direttivo:

L'Associazione Industriali di Genova svolge egregiamente tutte [redacted] funzioni [redacted] «servizio», intese in [redacted] stretto, per gli associati e finisce fatalmente per essere, nel complesso, troppo assente sui grossi temi [redacted] sviluppo, [redacted]-nomico [redacted] sociale che sia, della regione.

Noi [redacted] Gruppo Giovani dell'Industria siamo particolarmente impegnati a che [redacted] possa superare questo stato di cose. Condizioni essenziali a questo cambiamento [redacted] rotta ci paiono [redacted] 1) [redacted] vita associativa degli imprenditori molto [redacted] intensa; 2) una Associazione dotata [redacted] strumenti [redacted] documentazione, ricerca e progettazione ben superiori a quelli attuali; 3) la volontà dell'Associazione di «uscire all'aperto», di effettuare «scelte» qualificanti, insomma, l'assumersi le responsabilità che comunque ha accettando tutti i rischi impliciti ad esse.

Non una associazione di puro [redacted] semplice «servizio» per gli associati, ma [redacted] associazione «promozionale» di sviluppo economico e sociale è quella di cui hanno bisogno, specie in vista della costituenda Regione, gli industriali, e tutti i cittadini, per gli Anni 70.

Presidente della «Shell Italiana» Diego Guicciardi:

Sono sempre stato un convinto assertore [redacted] Genova [redacted]-me centro direzionale [redacted] quelle aziende, [redacted] solo della Liguria ma di tutto il «triangolo industriale», la cui attività non sia strettamente [redacted]-gata ad un determinato impianto industriale ed il cui lavoro si svolga in diverse regioni del paese e all'estero.

Nessun'altra città del triangolo offre quei requisiti ambientali e climatici che fanno di Genova un luogo ideale di residenza e di lavoro [redacted] è questa un'esigenza che diventerà nei prossimi anni sempre più determinante nelle scelte ubicazionali, come del resto [redacted] si avverte in economie industriali più avanzate, in particolare negli Stati Uniti.

L'importanza [redacted] porto di Genova nell'approvvigionamento petrolifero italiano ed europeo, grazie al sistema [redacted] oleodotti nazionali ed [redacted]-nazionali realizzati negli ultimi [redacted] anni (e desidero qui ricordare che ad aprire questa nuova prospettiva alle attività del porto [redacted] Genova fu nel 1953 l'oleodotto che oggi approvvigiona la raffineria di Rho della Shell Italiana) [redacted] fuori discussione e si sviluppa in [redacted] molto positivo. Ma [redacted] necessario consolidare la posizione attraverso l'adeguamento delle attrezzature per l'attracco delle petroliere [redacted] grandi dimensioni: mentre a Marsiglia possono già attraccare petroliere [redacted] 200.000 tonn., [redacted] Genova la portata massima possibile [redacted] finora di 115.000 tonn.

[redacted] quanto riguarda le [redacted]-ve possibilità [redacted] dall'avvento dei containers, siamo entrati in un nuovo capitolo nella storia dei trasporti [redacted] rittimi. Nessun porto del Mediterraneo parte favorito. Occorre cogliere quindi anche a Genova tempestivamente le nuove opportunità. [redacted] vorrei anche qui ricordare che il pri- [redacted] progetto concreto per la utilizzazione del porto di Genova come cardine di [redacted] sistema [redacted] trasporto combinato terra-mare-terra [redacted] mezzo containers fu quello presentato nel [redacted] dalla Shell Italiana nell'ambito degli studi promossi per la creazione di [redacted] centrale ortofrutticola a Rivalta Scrivia.

Amministratore delegato della «[redacted]» Enrico Redaelli: *(A Genova ha sede la direzione generale. A Cornigliano sorge il grande centro a ciclo integrale «Oscar Sinigallia», [redacted] comprende anche [redacted] stabilimento [redacted] Campi, ormai razionalmente integrato ad esso e il centro di laminazione a freddo [redacted] Ligure, che costitui- [redacted] propaggine oltre l'Appennino. A questo poderoso complesso va aggiunto lo stabilimento di Savona. In tutto oltre 14 mila dipendenti).*

Facciamo parlare [redacted] tutto le cifre. Nel 1952 la Liguria [redacted] produceva ghisa [redacted] la sua produzione d'acciaio era, in tutto, di 262.000 tonnellate. Nel 1968 (cito [redacted] perché è stato [redacted] anno [redacted]-male, senza «autunni caldi») la ghisa prodotta nella nostra regione ha raggiunto [redacted] ragguardevole quota di 1,7 milioni di tonnellate, che rappresenta il 23 per cento del totale nazionale, e la produzione d'acciaio ha superato i 2,6 milioni di tonnellate, vale a dire il 15 per cento di quella italiana.

Queste cifre mi sembrano abbastanza eloquenti; ma [redacted] dicono tutto. [redacted] centro di Cornigliano [redacted] stato il punto d'avvio della nuova siderurgia italiana, la forza trainante che l'ha condotta agli attuali traguardi, che vent'anni fa sarebbero sembrati addirittura fiabeschi.

Dopo la costruzione del centro di Taranto e il suo progressivo ampliamento, l'impianto di Cornigliano viene da taluni considerato «[redacted]-chiato». Invecchierebbe certamente — dato il ritmo del [redacted] tecnologico — [redacted] lo lasciassimo invecchiare; ma questa [redacted] l'ultima delle nostre intenzioni. Cornigliano ha una funzione insostituibi-

(Continua in VII^a pagina)

Accanto ai colossi poche le medie aziende

Redaelli: «L'Italsider non pensa minimamente al suicidio. Non lasceremo invecchiare i nostri stabilimenti» - De Vito: «Nell'Ansaldo Meccanico-Nucleare investiti [redacted] miliardi» - Giuntini: «Savona avrebbe bisogno [redacted] un comitato di salute pubblica» - Grosso: «Tra gli eterni problemi la cronica sete di Imperia»

(Segue dalla VI^a pagina)

le per la sua st[redacted] posizione geografica: non si dimentichi che Genova è la «porta» della Val Padana, divoratrice di laminati piatti sottili. Il centro di Cornigliano non potrà più essere ingrandito per ovvie ragioni di spazio, ma la sua efficienza verrà continuamente aumentata, come è stato finora, mediante un attento e assiduo ammodernamento e potenziamento degli impianti. Tra l'altro, [redacted] allo studio la trasformazione dell'attuale acciaieria Martin in acciaieria LD, considerata oggi universalmente più efficiente ed economica. Si sta anche applicando una [redacted] metodologia di conduzione, incentrata sulla progressiva applicazione dei calcolatori di processo e di gestione in tutti i punti chiave del processo produttivo.

No: Cornigliano non invecchierà, come non invecchieranno Novi, Campi, né alcun altro dei nostri stabilimenti. L'invecchiamento è [redacted] preludio della morte: e l'Italsider non pensa minimamente al suicidio.

Presidente-Amministratore delegato dell'Ansaldo Meccanico - Nucleare, Edgardo de Vito:

La decisione dell'ENEL di affidarci la realizzazione della IV centrale nucleare con potenza prevista da 600 a 750 MWe ha dato la conferma della vitalità e della capacità dell'Ansaldo Meccanico - Nucleare. Tale affermazione [redacted] la nostra Società costituisce un moti[redacted] di rilancio per Genova e la Liguria.

L'Ansaldo Meccanico - Nucleare fu costituita nel novembre 1966 in esecuzione del piano IRI. Nel giro di tre anni siamo arrivati ad [redacted] re protagonisti sulla scena delle maggiori industrie nucleari italiane. Possiamo affermare che all'Ansaldo-Nucleare si [redacted] invertita la tendenza alla fuga di cervelli, già preoccupante per Genova. Noi abbiamo un afflusso di giovani studiosi, ingegneri e tecnici. Il nostro Ufficio Studi (400 persone) lavora sulla base di progetti «General Electric Co.» partecipando però al continuo processo di evoluzione, [redacted] scambio di persone e di informazioni.

La nostra attività produttiva si esplica attraverso lo Stabilimento Meccanico di Genova-Sampierdarena [redacted] la Fonderia di Genova-Multedo. Gli investimenti complessivi per ammodernamenti e nuovi impianti si aggireranno [redacted] 20 miliardi di lire al termine dell'aggiornamento. Gli occupati sono [redacted] mila con previsione [redacted] un sensibile graduale incremento.

Per integrare il quadro [redacted] fatto [redacted] alla Società Fabbricazioni Nucleari che sorgerà a Busalla per produrre elementi di combustibile nucleare, destinati alla centrale ENEL e infine alla Società Progettazioni Meccaniche Nucleari con personale altamente specializzato che affianche[redacted] la nostra Società.

Amministratore delegato e Direttore generale dell'Italimpianti, G. M. Costa:

Le prospettive di lavoro per l'Italimpianti nel '70 si possono così sintetizzare: dieci cantieri aperti all'estero e nove in Italia, senza contare gli impegni minori e i lavori in fase di progettazione e di sviluppo. Uno di questi cantieri si chiama Centro Siderurgico Italsider di Taranto.

All'estero, il '70 ci vede impegnati in Perù, Brasile e Liberia (impianti siderurgici), in India [redacted] Jugoslavia (fabbriche di fertilizzanti), in Bolivia e Camerun (cementerie). Ma siamo presenti [redacted]che nel cuore dell'Europa industriale [redacted] i forni [redacted] riscal[redacted] metallurgici che progettiamo e costruiamo per Belgio, Lussemburgo e Germania Occidentale (a questo Paese stiamo fornendo, tra l'altro, [redacted] più grande forno a spinta europeo).

In campo nucleare, frattanto, i nostri progettisti sono all'opera sia nell'ambito del Consorzio per il reattore PEC sia per la realizzazione dello stabilimento della Fabbricazioni Nucleari, presso Busalla, di cui è previsto l'inizio [redacted] lavori nell'anno in corso.

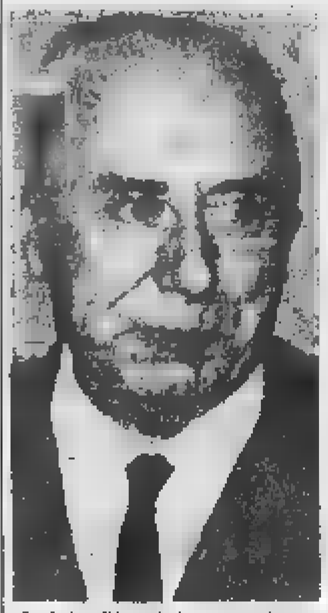
Un cospicuo impegno di lavoro, dunque, per conto di aziende IRI e [redacted] terzi, [redacted] armonia con i compiti assegnatici tre anni or [redacted] dall'Istituto, quando fu deciso di accentrare nell'Italimpianti le varie capacità di progettazione prima suddivise in varie società [redacted] Gruppo.

Tra i compiti affidatici vi [redacted] anche quello di sviluppa[redacted] con la nostra azione — particolarmente in Liguria — attività industriali indotte, pubbliche e private, e [redacted] specializzazioni tecniche. Stia[redacted] assolvendo anche [redacted] questa funzione: ad esempio, i convertitori per acciaieria LD, che fino a pochi anni fa dovevano essere acquistati all'estero, si fabbricano ora, su progettazione originale, alla [redacted] di Genova. Nel [redacted] il 37% degli ordini assegnati dall'Italimpianti in Italia [redacted] stati acquisiti da aziende liguri, per il 57% private e per il 43% a partecipazione statale.

Presidente Unione Industriale [redacted] Savona, Luigi Giuntini:

Nella provincia di Savona i tre quarti delle imprese sono condotte dall'iniziativa privata ed un quarto dall'iniziativa pubblica. Nell'ambito delle aziende esistenti penso ci siano possibilità [redacted] espansione e di notevoli miglioramenti tecnologici. Sembra più difficile pensare a nuove iniziative, non tanto per mancanza di slancio [redacted] per [redacted] di mezzi, quanto per la difficoltà [redacted] reperire aree adatte ai nuovi insediamenti.

Manca nel Savonese lo sviluppo delle [redacted] e piccole imprese. Ci vorrebbe un maggiore potere di attrazione attraverso provvidenze non solo finanziarie e fiscali, ma anche di interessamento delle amministrazioni pubbliche. Quando si dice che il Savonese è area depressa rispondo: «Cosa si è fatto per indurre gli operatori economici a intraprendere nuove iniziative?». Ci sono Comuni dichiarati aree depresse o territori montani dove però non sono stati redatti i piani regolatori e non sono [redacted] indicate le [redacted] di possibili insediamenti industriali.


Luigi Giuntini, presidente Unione Industriale Savona

Con estrema sincerità [redacted] però fare una riserva: Genova ha la forza e la capacità di imporre i suoi punti di vista; Savona avrebbe bi[redacted] di un Comitato di [redacted]lute pubblica capace [redacted] far sentire il peso della nostra provincia. Come industriali [redacted] ne stiamo interessando. La cordialità tra [redacted] uomini c'è. Manca un organo unitario.

Per la Regione tutto dipenderà da come sarà costituita e da come funzionerà. Abbiamo purtroppo un illustre esempio negativo: il Comitato regionale per la programmazione. E' un magnifico calderone utile solo alla tutela degli interessi dei genovesi. Non c'è nel Comitato un industriale o un commerciante delle province liguri eccetto Genova. Se la Regione [redacted] rà con questo difetto fondamentale difficilmente riuscirà ad amalgamare gli interessi di tutta la Liguria.

Banco di prova decisivo della Regione nei confronti della provincia [redacted] Savona sarà lo sviluppo del sistema portuale di Savona-Vado in collaborazione con Genova-Voltri. Per noi il potenziamento del porto significa aprire la possibilità [redacted] forte industrializzazione della Val Bormida.

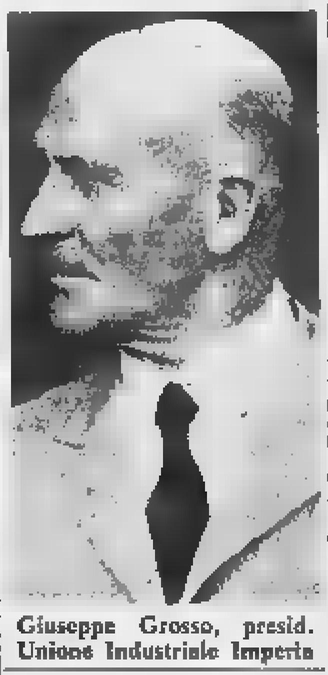
Presidente Unione Industriale Imperia, Giuseppe Grosso:

La Liguria appare sempre più l'elemento chiave che, grazie ai suoi servizi, può fornire un apporto rilevante alle industrie, [redacted] in rapida espansione, delle regioni limitrofe; senza peraltro dimenticare l'importanza turistica della regione derivante dalla sua posizione privilegiata.

Occorre però che i liguri considerino la propria economia [redacted] punto di vista unitario. Sotto questo aspetto molte cose, almeno nel mon[redacted] imprenditoriale — [redacted] ha espresso le più ampie riser[redacted] in merito all'efficacia del nuovo ordinamento regionale — appaiono cambiate. Lo dimostrano la pluriennale esistenza di un Collegio regionale dei Costruttori [redacted] il settore edile e la costituzione di un Comitato di coordinamento regionale per le attività industriali in genere.

In questi organismi gli industriali hanno dimostrato [redacted] saper incanalare i loro sforzi verso un'unità di indirizzi che sola può portare ad un concreto sviluppo, indipendentemente dall'esistenza di [redacted] ordinamento regionale. Per il futuro occorrerà che tutti abbiano sempre ben presenti i legami che l'industria della provincia della Spezia ha con l'Emilia e la Toscana e l'interdipendenza tra le economie delle provin[redacted] Savona e di Imperia e il Piemonte.

Gli «eterni problemi» della provincia di Imperia, che abbiamo più volte illustrato ai ministri [redacted] che è doveroso ribadire, sono: la nostra cronica sete e l'urgente necessità [redacted] sfruttare le acque del Tanaro, dell'Argentina e del Roja; il nostro bisogno urgente [redacted] comunicazioni con l'entroterra piemontese attraverso il miglioramento delle statali 20 e 28 e la realizzazione dell'autostrada Albenga-Garessio-Ceva; lo stato pietoso in cui si trova la Via Aurelia la quale, fino a quando non sarà terminata l'Autostrada dei Fiori, continuerà ad essere l'unica grande via di comunicazione orizzontale, né essa perderà la sua importanza dopo, anzi turisticamente acquisterà importanza.


Giuseppe Grosso, presid. Unione Industriale Imperia

Chiediamo che sia al più presto attuato il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia e venga arretrata la cosiddetta «cintura [redacted] ferro» a Imperia, Sanremo, Bordighera. Richiamiamo l'attenzione delle autorità sui problemi portuali: un porto moderno e funzionale per Imperia, attrezzato per i containers; un porto turistico e commerciale per Sanremo; porti turistici [redacted] Bordighera, Ventimiglia e Dia[redacted] Marina.

Sono tutti grandi problemi che si possono risolvere soltanto con l'intervento dello Stato e degli Enti Pubblici, tra i quali avremo [redacted] la Regione, in stretta collaborazione tra il mondo politico [redacted] quello degli operatori economici.

Il giudizio delle tre segreterie sindacali

Beggiato (Cgil): «Troppi investimenti speculativi» - Lastrego (Cisl): «Fallito il piano quinquennale» - Serena (Uil): «Potenziare le aziende petrolifere»

Segretario regionale Cgil Genova, Renato Beggiato:

La più urgente necessità di oggi è quella [redacted] riproporre il problema delle tendenze dell'economia genovese e ligure nel nuovo contesto determinato dalle conquiste sindacali dell'«autunno caldo». La soluzione dei problemi chiave della Regione, vale a dire quello dell'occupazione [redacted] quello [redacted] sufficiente produttività, [redacted] possibile solo attraverso la modificazione delle tendenze del sistema produttivo. Tendenze determinate in primo luogo dalle Partecipazioni Statali che, per ragioni di acquiescenza alle grandi imprese private nazionali e ad un indirizzo di divisione internazionale del lavoro dominato dalle grandi holdings americane, non offrono prospettive di sviluppo alle aziende elettromeccaniche, cantieristiche o di meccanica pesante, aziende decisive ai fini occupazionali e [redacted] sviluppo della Liguria; in secondo luogo dalle scelte [redacted] pubblici poteri che, per non disturbare la tradizionale immobilità dei ceti armatoriali, lasciano l'intero settore marittimo-portuale in uno stato quasi fallimentare.

A tutto ciò si aggiunga l'indirizzo degli investimenti della borghesia locale, per gran parte volto [redacted] i settori speculativi, specie nel campo edilizio, [redacted] dei gravi fenomeni di disincentivazione da tutti denunciati.

Nella nuova situazione queste debolezze tendono ad [redacted]gravarsi in modo più rapido [redacted] quanto prima era ipotizzabile. Per quanto riguarda le Partecipazioni Statali è evidente che l'aumento del costo del lavoro mette a nudo le deficienze delle aziende liguri, sicché la conquista di assetti definitivi e di dimensioni ottimali diventa per [redacted] un problema drammatico; e ciò [redacted] solo per le aziende operanti nei settori cui abbiamo fatto cen[redacted], ma anche per quelle che, come le aziende siderurgiche, da anni vedono decrescere [redacted] livello della loro produttività, anche nel confronti di unità locali dello stesso gruppo. La soluzione dei problemi dell'Asgen, dei cantieri di Sestri [redacted] della Spezia, del Cmig, della Termomeccanica, della Nuova San Giorgio, [redacted] dell'Oscar Sinigaglia non è legata unicamente alle vicende delle comunità liguri, [redacted] anche al ruolo dei rispettivi settori nell'economia nazionale.

In conclusione occorrono due cose: investire, e molto, nelle industrie dei beni strumentali, specie in direzione della ricerca scientifica, e stroncare le [redacted]dite parassitarie, legate alle speculazioni [redacted] ed alle attività marittimo-portuali.

Segretario regionale Cisl Genova, Remo Lastrego:

Sin troppo si [redacted] scritto sulla vocazione della Liguria verso un'industria che possa costituire valido [redacted] moderno trampolino di «rilancio» di tutta l'economia regionale.

Ma quale tipo d'industria può conciliare questa innegabile «vocazione» della Liguria? Non sicuramente quello caratterizzato dagli interventi, statali o privati, che negli ultimi anni si sono accavallati in una confusione fine a sé stessa. Basterà accennare soltanto al quasi completo fallimento del «piano quinquennale» di programmazione, che prevedeva [redacted] aumento di 50.000 posti di lavoro tra il 1966 e il 1970 nel settore industria, mentre in effetti sono aumentati [redacted] poco più [redacted] 2000.

Occorre una linea organica di intervento, volta a capovolgere la linea regressiva che ha caratterizzato questi ultimi anni dell'economia ligure. Bisogna, in sostanza, programmare gli Anni '70. E allora, tanto per uscire dal vago e gettare sul tavolo alcune proposte, ecco, secondo la Cisl ligure, gli strumenti per uno sviluppo coordinato dell'industria nella regione: 1) assetto del territorio; 2) sviluppo dei porti e delle infrastrutture stradali, ferroviarie e sociali; 3) qualificato rilancio industriale dell'[redacted] regione; 4) funzione promozionale degli enti locali.

Diciamo che [redacted] prima di tutto risolvere la caotica situazione urbanistica del territorio. Ma per far ciò bisognerà stabilire le autentiche «dimensioni» del territorio interessato allo sviluppo industriale. Occorre il coraggio [redacted] una scelta spassionata, al di fuori di ogni compromesso p[redacted] Genova, che [redacted] il fulcro delle attività industriali della Liguria, non può risolvere i propri problemi nell'ambito del territorio comunale per la carenza [redacted] aree indispensabili a insediamenti produttivi qualificati e stabili.

Allora [redacted] chiaro che lo studio del territorio non dovrà necessariamente seguire i confini geografici, ma spingersi, in una visione regionale ed interregionale, anche oltre; al di là degli Appennini, per esempio, sede idonea per grosse attività industriali e per un articolato processo di «agganciamento» [redacted] Liguria sotto l'aspetto delle infrastrutture. Noi crediamo che questo studio urbanistico dovrebbe comprendere tutto l'hinterland dell'area Genova - Alessandria - Cuneo - Savona, estremamente favorevole per uno sviluppo integrato. Questo territorio potrebbe essere delimitato ad Est e a Ovest dai confini provinciali e al Nord dall'arco Ovada - Predosa - Novi Ligure - Rocchetta Ligure.

Per non tradire la vocazione industriale della Liguria d'oggi, è bene precisarlo, il rilancio industriale non basta; bisogna pensare ai porti, alle altre infrastrutture [redacted] ai servizi pubblici. E allora sarà facile stabilire, tanto per concludere, le tappe obbligate per liberare definitivamente la Liguria da una crisi [redacted] 1) consolidare [redacted] allargare le basi industriali nei settori della produzione dei beni strumentali, della elettromeccanica e nucleare, della cantieristica e delle riparazioni navali; 2) approntare nuove iniziative industriali nel settore delle macchine utensili e dell'elettronica; 3) creare un siste[redacted] regionale dei porti liguri, attorno al porto integrato Savona-Vado e Genova-Voltri.

Armando Magliotto, segretario Camera Lavoro Savona

Remo Lastrego, segretario regionale Cisl di Genova

Renato Beggiato, segretario regionale Cgil di Genova

I cantieri Baglietto

Segretario regionale Uil Genova, Sergio Serena:

Le forze politiche genovesi in generale e particolarmente quelle [redacted] governano la città e la Provincia, si sono perse per lunghi anni nel dilemma di Genova città industriale o città commerciale, dilemma che a mio giudizio, non c'è e non ha ragione d'essere. Oggi una grande città portuale e commerciale è, e deve essere, una città industriale; le due attività sono strettamente legate, non c'è industria dove non c'è commercio e viceversa. Noi invece ci perdiamo in lunghe ed estenuanti discussioni: se è opportuno tenere [redacted] Genova le aziende petrolifere o se conviene concedere [redacted] Baglietto l'autorizzazione di costruire un suo cantiere a Voltri; se vi sono aree industriali per l'insediamento di nuove attività o se il grattacielo per una grande società sia estetico o meno per la nostra città, o che struttura dare alla Valpolcevera. Quando si riesce a decidere, [redacted] nel caso della Shell (passano anni prima che si inizino i lavori), si rimane poi incerti sulle iniziative da assumere per sbloccare la situazione economica genovese.

Sergio Serena, segretario generale della Uil di Genova

Nell'arco che va da Voltri a Genova, si crea la spina dorsale del futuro di Genova. Perdersi [redacted] questi amletici significa porsi contro l'interesse della città e della Provincia; bisogna togliersi di dosso le incertezze, le preoccupazioni più o meno politiche, ed agire. Le aziende petrolifere debbono rimanere a Genova [redacted] dobbiamo consentirne il potenziamento [redacted] rammodernamento. In questo indirizzo si pone la nostra posizione di appoggio al potenziamento della raffineria Garrone, sia pure condizionato a tutte le misure possibili di sicurezza per la popolazione.

Si sta discutendo la struttura della Valpolcevera dimenticando che in Valpolcevera lo spazio non consente l'insediamento di grandi aziende che hanno bisogno di migliaia di metri quadrati per insediarvisi; le aree ci sono ma per piccole [redacted] medie industrie e non altro.

In Valpolcevera esiste il problema delle aziende Iri che bisogna potenziare e difendere perché sono le uniche industrie pesanti di Genova; in Valpolcevera bisogna anche agevolare l'insediamento di altre aziende, ma [redacted]nza creare le premesse [redacted] allontanare quelle [redacted] insediate. In materia di [redacted] a Genova [redacted] ne sono, sia pure spezzettate, e sono [redacted] lo Stato, come l'area ex-Ilva di Prà, l'Ansaldo Coke a Cornigliano, la Multedo [redacted] Pegli, l'Ansaldo San Giorgio a Rivarolo, e tante altre. Perché [redacted] si chiede la concessione per l'insediamento di aziende? Si dia a Baglietto l'autorizzazione di costruire il suo cantiere a Voltri, vorrà dire che avremo qualche campo di bocce in meno per i voltresi, ma avremo 200 o più nuovi posti di lavoro.

Bisogna cominciare ad agire; si rimoderni l'aeroporto dotandolo di servizi più efficienti; si dia inizio ai [redacted]vori dell'autostrada [redacted] Voltri; [redacted] raddoppi la Genova-Savona, si prolunghi la Sopraelevata [redacted] al Ponente. In altri termini si operi senza perplessità [redacted] tentennamenti, si agevoli il reperimento di nuove sedi per Eridania, Shell ed altre che verranno.

Segretario Camera del Lavoro di Savona, Armando Magliotto:

Per noi la nascente Regione potrà, tra l'altro, intervenire utilmente in quattro settori: assetto territoriale; sistema portuale ligure; coordinamento dei trasporti locali; rapporti con Piemonte e Lombardia. Il problema dell'uso del territorio è essenziale e la Regione potrà aiutare gli enti locali ad adattare gli strumenti per la migliore utilizzazione delle aree onde evitare che lo sviluppo avvenga nel disordine come purtroppo è accaduto [redacted] in molti casi.

Il porto rappresenta il punto nodale. E' possibile determinare uno sviluppo industriale del Savonese soltanto [redacted] si risolve [redacted] problema del potenziamento del porto. Da anni si parla di [redacted] sistema portuale ligure, ma il discorso [redacted] è andato avanti. Esistono interessi contrastanti tra le province e tra gli stessi operatori [redacted]nomici. Inoltre manca la consapevolezza che solo l'unità delle province liguri può determinare una svolta nella politica nazionale dei porti.

Nella provincia [redacted] Savona siamo inferiori alla media nazionale [redacted] numero di addetti all'industria. Oltre al porto può determinare lo sviluppo delle attività industriali anche un'efficiente rete di trasporti locali che assicuri una vera mobilità della [redacted]nodopera senza costringere i «pendolari» a pesanti perdite di tempo ed a gravi sacrifici economici per raggiungere il posto di lavoro.

Infine credo che la Regione sia il primo passo, cioè il ponte, per giungere ad una visione più reale dei proble[redacted] che a mio giudizio si può vedere [redacted] nella dimensione interregionale. Soltanto la Regione potrà stabilire questi collegamenti concreti e operativi con il Piemonte e con la Lombardia, aree che condizionano in misura rilevante l'avvenire e lo sviluppo della Liguria, la quale a sua volta può potentemente contribuire all'ulteriore espansione delle economie piemontese e lombarda.

PORTO DI GENOVA

Il «terminal container» del porto di Genova, primo del Mediterraneo

1969: nuovo primato nel traffico
con **53,6** milioni di tonnellate di merci sbarcate [redacted] imbarcate.

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA

Palazzo San Giorgio
16100 GENOVA
telef. 20.90 - telex 27.112
telegr. Portautonomo

Ufficio commerciale
piazza del Duomo, 22
20122 MILANO
telef. 863.239

LA STAMPA LIGURIA *Supplemento sulla Regione*

Nell'interesse generale occorre superare rivalità storiche e antagonismi provinciali

Genova: "Non disperdere i programmi fare poche cose [redacted] di sicura efficacia,,

Carlo Pastorino, Presidente dell'Unione Regionale delle Province Liguri e Presidente della Provincia di Genova, ci ha rilasciato questa dichiarazione.

L'autonomia regionale indubbiamente consentirà impostazioni, decisioni e realizzazioni più rapide, per cui il nuovo Ente sarà contraddi-

Carlo Pastorino

stinto da [redacted] più spinto dinamismo al fine di incidere nettamente sulla struttura socio-economica della Liguria. Occorre, però, osservare [redacted] le entrate, previste in base alla nota legge finanziaria, per la Liguria in lire 24.751 milioni non appaiono sufficienti per dare tranquillità alle prospettive ed ai programmi che si dovrebbero aprire [redacted] Regione stessa. Infatti, per il nuovo Ente, chiamato [redacted] assolvere un compito di indirizzo e di intervento per un [redacted] economico e per una crescita sociale delle popolazioni amministrate, il problema dei mezzi finanziari è di primaria importanza e dovrà essere calibrato con molta competenza e raziocinio. Altrimenti, la scarsità di fondi (ho letto in questi giorni [redacted] la Regione Lombarda, tanto per rimanere su un esempio neutro, avrà un insieme di entrate inferiore a quelle [redacted] Comune di Milano) costituirà, purtroppo il modo migliore, o peggiore, per condannare il nuovo Ente praticamente all'impotenza. Per scendere nel concreto: quali problemi dovrà affrontare la Regione Ligure all'alba [redacted] sua operatività?

Essa dovrà anzitutto affrontare [redacted] problema della strutturazione dei porti liguri, armonizzando le attività dei vari porti e potenziando le infrastrutture che dovranno esercitare la funzione di polmone alle spalle dei porti medesimi per assorbirne [redacted] immediatezza [redacted] lavoro.

La Regione dovrà realizza[redacted] il coordinamento dei porti liguri e l'unificazione [redacted] stione [redacted] di direzione fra il porto di Genova-Voltri e quello di Savona-Vado.

Un altro punto fondamentale [redacted] rilevante importanza, è quello del potenziamen[redacted] industriale, sia [redacted] quanto concerne l'industria a partecipazione statale che per quella a carattere privato; al riguardo si inserisce l'antica e sempre attuale valida concezione avanzata dalla Provincia sulla necessità [redacted] ricercare aree idonee per il trasferimento [redacted] l'insediamento di complessi industriali [redacted] nel contempo per la creazione di [redacted] residenziali. Tale politica si deve considerare collegata [redacted] quella attinente [redacted] piani comprensoriali portati avanti dalla Provincia di Genova in Fontanabuona, nella Valle Scrivia e nel Tigullio e che dovranno inserirsi nel più vasto quadro regionale per [redacted] soluzioni industriali e urbanistiche idonee allo sviluppo delle vallate liguri.

Ovviamente per dare compiutezza a questo programma, occorre portare [redacted] compimento alcune importanti opere autostradali e metterne in cantiere delle nuove, come in effetti [redacted] considerato [redacted] Terzo Valico Appenninico, opera di estrema urgenza se esaminata alla luce delle cifre che ci dicono come l'incremento della motorizzazione (che si aggira attorno all'8% annuo) faccia prevedere che ai verti[redacted] degli anni [redacted] l'attuale densità automobilistica potrebbe anche essere raddoppiata. Quindi, potenziamento [redacted] perfezionamento delle autostrade e soprattutto nuovi collegamenti delle varie autostrade.

Per quanto concerne l'area genovese si renderà impellente un incremento e un netto miglioramento delle comunicazioni ferroviarie, specie con [redacted] direttissima dei Giovi. Insomma una gamma di realizzazioni idonee al superamento del diaframma appenninico, onde allargare sempre più e sempre meglio la capacità operativa di tutta l'area provinciale. Per giungere a ciò, ossia per adeguarsi a quello che dovrebbe essere il concetto di regione urbana integrata, almeno per l'aspetto genovese occorre mettere l'ac[redacted] sulla funzione e sull'importanza che viene ad assu[redacted] l'iniziativa per la costruzione di una metropolitana non limitata soltanto all'area cittadina, proprio per garantire un mezzo più ido[redacted] e più [redacted] che permetta un rapido spostamento dai centri tradizionali ai nuovi centri di insediamento industriale e residenziale.

Quindi, autostrade, industrie, porti, metropolitana politica [redacted] comprensorio [redacted] per quanto concerne l'aspetto turistico la necessità di salvare i «Parchi Nazionali». In proposito ho già avuto occasione di trattare sulla *Stampa*, tempo fa, questo argomento, perchè sono un convinto assertore della necessità di difendere le bellezze naturali che ancora rimangono nel nostro Paese. Pertanto l'impegno della Regione dovrebbe essere quello di attuare il Parco Nazionale di Portofino e di portare avanti un'altra iniziativa in corso nella Liguria occidentale, e cioè l'istituzione del Parco Naturale delle Alpi Marittime che comprende l'arco di territorio a cavallo tra le province di Imperia e di Cuneo: iniziativa quanto mai encomiabile che dovrebbe essere complementare a quella in fase [redacted] attuazione nel versante francese nella [redacted] del Colle di Tenda.

Non si esaurisce naturalmente in ciò l'azione promozionale della Regione per quanto concerne il settore turistico, però ci sembra che gli anzidetti problemi dovrebbero raccogliere le più vive attenzioni.

In sostanza ritengo sempre valido il vecchio concetto che per operare concretamente e con efficacia di risultati non bisogna disperdere i programmi in troppe e molteplici parti, bensì è bene individuare quelle di primaria importanza e su quelle trovare una convergenza di volontà politica [redacted] azione concreta per portarli a compimento.

E' cioè sempre valido il concetto di fare poche cose reali, necessarie, ma di assoluta efficacia.

Savona: "Dare priorità assoluta ai collegamenti col Piemonte,,

Il Presidente della Provincia di Savona, Mario Siccardi, ci ha dichiarato:

La realizzazione dell'ordinamento regionale, mentre risponde a un'esigenza effettiva di decentramento delle funzioni amministrative e di autogoverno delle comunità, propone in Liguria delicati e comprensibili problemi, analoghi, del resto, a quelli che [redacted] intravvedono nella maggior parte delle regioni italiane.

Mi pare opportuno, tuttavia, porre in evidenza che problemi di questo genere — che riguardano in definitiva i rapporti tra le varie comunità provinciali in seno alla Regione e i rapporti tra questa e il governo centrale — [redacted] stati affrontati [redacted] successo da tutti i Paesi che si sono dati un ordinamento decentrato di questo tipo. Inoltre ogni riforma amministrativa comporta sempre un [redacted]to periodo di avviamento, il quale possiede difficoltà superabili, in definitiva, mediante la buona disposizione a collaborare ed a vincere posizioni puramente localistiche e non aventi radici fondate nella realtà obiettiva dei problemi.

Queste doti di collaborazione e di maturità politica e amministrativa, dovranno animare l'attività dei consiglieri e del governo regionale, nell'intento di imprimere a tutta la Liguria processi di sviluppo economico armonicamente impostati sia rispetto alle esigenze nostre, sia rispetto ai piani di sviluppo economico nazionale.

Sotto questo profilo appare opportuno ricordare le indicazioni contenute nel Progetto di programma di sviluppo economico regionale, [redacted] quali potrebbero, se seguite e approfondite, costituire una buona piattaforma [redacted] intese in seno al Consiglio regionale. I porti — per ricordare il tema fondamentale e, in certo senso, più delicato dell'intera economia ligure — potrebbero avere, dall'attività della Regione, un impulso capace di dar luogo a quello sviluppo coordinato, soprattutto tra gli scali di Genova e di Savona (ma anche tra gli altri scali) che condurrebbe [redacted] costituzione di un sistema portuale ligure con una organizzazione idonea [redacted] inserirsi efficacemente nel gioco delle economie portuali europee. Il problema dei porti liguri è stato impostato giustamente sotto l'aspetto teorico ma esistono ancora diffidenze, che definirei [redacted] carattere storico, difficili [redacted] cadere, che impediscono una collaborazione reale.

Attorno al problema dei porti ruotano i problemi del completamento e dell'adeguamento a stadi ulteriori di sviluppo delle vie di comunicazione; restano condizionati anche i problemi dello sviluppo industriale; [redacted] coinvolti i problemi della pianificazione territoriale. La Regione avrebbe, in questi piani, [redacted] serio terreno di impegno e potrebbe qualificarsi come strumento importante di sviluppo delle comunità liguri. Per il sistema dei grandi collegamenti indichiamo con priorità assoluta l'esigenza di realizzare l'autostrada Carcare-Acqui-Predosa (le amministrazioni provinciali di Savona [redacted] Alessandria hanno chiesto [redacted] concessione [redacted] sarebbero in grado di eseguire l'opera entro pochi anni) e l'autostrada Albenga-Ceva (la concessione è stata chiesta dall'Autostrada dei Fiori e si spera [redacted] l'opera venga autorizzata in breve tempo).

Pensando al terreno [redacted]erativo della Regione non vanno taciuti i problemi relativi all'organizzazione scolastica [redacted] assistenziale e alla dotazione degli altri servizi sociali, che posseggono nei nostri territori risvolti particolarmente importanti a [redacted] dell'evoluzione demografica delle popolazioni.

Questi e altri temi forni[redacted] il banco di prova della Regione ligure, giacché essa sarà giudicata solo per quanto sarà capace di realizzare e per la lungimiranza che porrà nella predisposizione e nell'attuazione dei programmi.

La nostra Regione ha molti favori dalla natura: clima e posizione la fanno privilegiata. La sua storia, i monumenti e il paesaggio, ne fanno sede ideale per insediamenti di istituti scientifici, per centri [redacted] ricerca e di progettazione. Ma sarebbe opportuno precisare le idee, scegliere quelle realizzabili, e darsi veramente [redacted] fare senza più accontentarsi delle parole.

Mario Siccardi

A pag. [redacted] l'intervista con l'ex presidente della Provincia della Spezia.

Imperia: "No[redacted] tutto a Genova,,

Manfredo Manfredi

Il presidente della Provincia di Imperia Manfredo Manfredi dichiara:

«Uno dei primi impegni della Regione dovrà [redacted] quello del piano territoriale. Non esiste una pianificazione [redacted]rente per l'uso del territorio ligure. Sarà il primo passo per il coordinamento effetti[redacted], e per il superamento degli antagonismi provinciali, delle iniziative prese in con[redacted] fra province o fra città liguri. [redacted] chiaro che Genova dovrà essere sede [redacted] potere normativo, mentre quello esecutivo verrà decentrato alle Province e ai Comuni. Ma non dobbiamo nasconderci due rischi: un nuovo accentramento regionale a Genova, dopo quello statale a Roma, e la moltiplicazione di uffici creati per tacitare ambizioni locali. Il Parlamento dovrebbe stabilire con precisione i compiti e la struttura della Regione, non attraverso leggi delegate ma dopo aver sentito la periferia e aver valutato i possibili inconvenienti.

La Liguria [redacted] ponente, in particolare l'Imperiese, dovrà chiedere alla Regione uno sforzo di coordinamento [redacted] iniziativa in tre settori: viabilità verticale (statali [redacted] Nava e del Roja, autostrada Albenga-Garessio-Ceva), ferro[redacted] (spostamento a monte della linea esistente, previo studio urbanistico [redacted] l'uso delle aree liberate ed entro il piano territoriale), aeroporto della Riviera. Noi puntiamo sul grande aeroporto dell'Albenganese, da costruire sul mare con caratteristiche simili a quelle dell'aeroporto di Ni[redacted] S[redacted] al turismo e alle esportazioni di fiori e di prodotti ortofrutticoli, con rilancio dell'economia.

Altri settori di intervento per la Regione: bonifiche montane, turismo, rivalutazione del paesaggio ligure. Siamo convinti fautori del «Parco Nazionale delle Alpi Marittime», [redacted] inserito nel program[redacted] della provincia di Imperia, da realizzare in collaborazione con la provincia di Cuneo. La depurazione delle acque e la lotta all'inquinamento del mare dovranno [redacted] impegni prioritari della Regione. Ma, da convinto regionalista, ritengo [redacted] dover insistere sul rischio di veder le Regioni ridotte a puri compiti consultivi. Dovrebbero essere in gran parte assorbiti gli Enti provinciali per il turismo, gli uffici del Genio civile, e quelli dell'agricoltura. Se i compiti e le strutture della Regione verranno stabiliti [redacted] leggi delegate, non riesco a immaginare ministeri [redacted] smantellano i propri uffici per cederli alla Regione. E' facile immaginare che i poteri ceduti sulla carta vengano ripresi dagli uffici statali con qualche accorgimento. Dobbiamo batterci per il decentramento effettivo; diversamente i propositi per il futuro della Regione ligure resteranno pura teoria.

Milioni di presenze concentrate in poche settimane

Una stagione prolungata per il turismo in Riviera

Con una più intensa attività promozionale si possono sviluppare forme diverse da quella balneare, come i soggiorni invernali di studio e di riposo - Però occorre difendere il paesaggio e migliorare le attrezzature

Per inquadrare il discorso, anzitutto alcune cifre illustrano l'evoluzione del turismo in Riviera. Nel 1938, in provincia di Savona, erano stati rilevati 126.115 arrivi e 2 milioni 3000 presenze. Si contavano 106 alberghi, 103 pensioni, 132 locande e 5406 affittacamere con una disponibilità complessiva di 33.551 letti. Gli stranieri davano un apporto limitato: 20.595 arrivi con un totale di [illegible] presenze. Dopo trent'anni le cifre si sono ingigantite. Nel 1969: 668.000 arrivi e 11 milioni 62.000 presenze. La capacità ricettiva è pressoché quadruplicata: 395 alberghi, 531 pensioni, 428 locande e 13.500 affittacamere, con un totale di 125.067 letti da Varazze a Laigueglia. Aumentati di dieci volte gli arrivi di stranieri: 218.000, con 2 milioni 465.000 presenze.

Qualche dato, infine, per l'intera regione ligure, sulla base dei dati, non ancora ufficiali, del 1969. Nella provincia di Savona abbiamo avuto 11.058.793 presenze; 6 milioni 468.299 a Genova. Imperia ha raggiunto 4.303.339 presenze e La Spezia 2 milioni 600.000. Il totale di tutta la Liguria nel '69 è stato di 24.430.800 presenze.

Non v'è dubbio che il turismo assolve una preminente funzione nella società moderna. Le riserve e le critiche cominciano a manifestarsi quando, dalle enunciazioni di principio, si passa alle realizzazioni. Gli stanziamenti per il turismo hanno appena sfiorato l'1 % della spesa complessiva dello Stato; il «budget» dell'Enit rappresenta meno dello 0,5 % delle entrate di valuta estera che, nel 1968, sono ammontate a 922 miliardi. Un'azienda che ha un fatturato vicino ai 1000 miliardi destina solo lo 0,5 % alla promozione.

Si tratta quindi d'una macroscopica carenza d'interventi governativi, per un'attività che viene generalmente riconosciuta come del tutto basilare per l'intera economia nazionale e che, alla lunga, non potrà che ripercuotersi in termini decisamente negativi sulla stessa.

Se da questa «cornice» nazionale si passa ad esaminare quella della provincia di Savona e della stessa regione ligure, aumentano le ragioni di preoccupazione quando si considera che il così detto «Progetto 80» postula ancora una volta il concentramento dei tanto insufficienti stanziamenti a favore dell'apertura di nuove aree turistiche e della valorizzazione di altre in fase d'iniziale sviluppo. Il che può essere considerato giusto a condizione che non significhi l'abbandono di quelle tradizionalmente affermate.

Ho già avuto più volte modo di sottolineare come le ultime stagioni abbiano segnato per la provincia di Savona e, in sostanza, per la Liguria, un calo della componente straniera, compensata da un incremento di quella nazionale.

Va anche osservato che:

a) la componente estera è di grande interesse non solo ai fini valutari, ma anche per la dilatazione della stagione, che rappresenta il punto base dell'economia turistica. Non si può rinunciare alla «stagione lunga», anzi si deve promuoverne il rilancio;

b) tra le correnti straniere s'è notata una diversa partecipazione tra quelle che si possono definire tradizionali (inglesi, tedesche, svizzere) e quelle che si possono definire nuove, nel senso che le prime hanno segnato diminuzione e le seconde aumento (anche se, ovviamente, non tale da rappresentare compenso);

c) s'è notato un certo interesse da parte di nuove correnti straniere per periodi diversi da quelli di «alta stagione». Questo interesse apre o riapre prospettive interessanti verso forme diverse da quella tipicamente balneare, ossia verso quelle del soggiorno di riposo, di studio, invernale, ecc.

La situazione come sopra delineata impone tutta una attenta e responsabile azione da attuarsi in sede nazionale e in sede locale. S'impongono provvedimenti di diversa natura. Io ritengo, ad esempio, che il problema di fondo sia quello di saper scegliere il tipo di turismo che è più congeniale alla Liguria e i tempi nei quali esso può svilupparsi; che si debbano ammodernare e migliorare le attrezzature alberghiere e ricettive prima di crearne delle altre, visto l'indice medio di sfruttamento minimo delle attrezzature. E' necessario dare vita ad un complesso d'impianti turistici complementari, oggi divenuti assai richiesti (sportivi, culturali, di svago, ecc.); svolgere un'efficace e moderna azione promozionale; difendere ad ogni costo il paesaggio o quanto di esso è rimasto; promuovere una politica di assetto territoriale che abbia riguardo al turismo; incrementare le funzioni dell'entroterra.

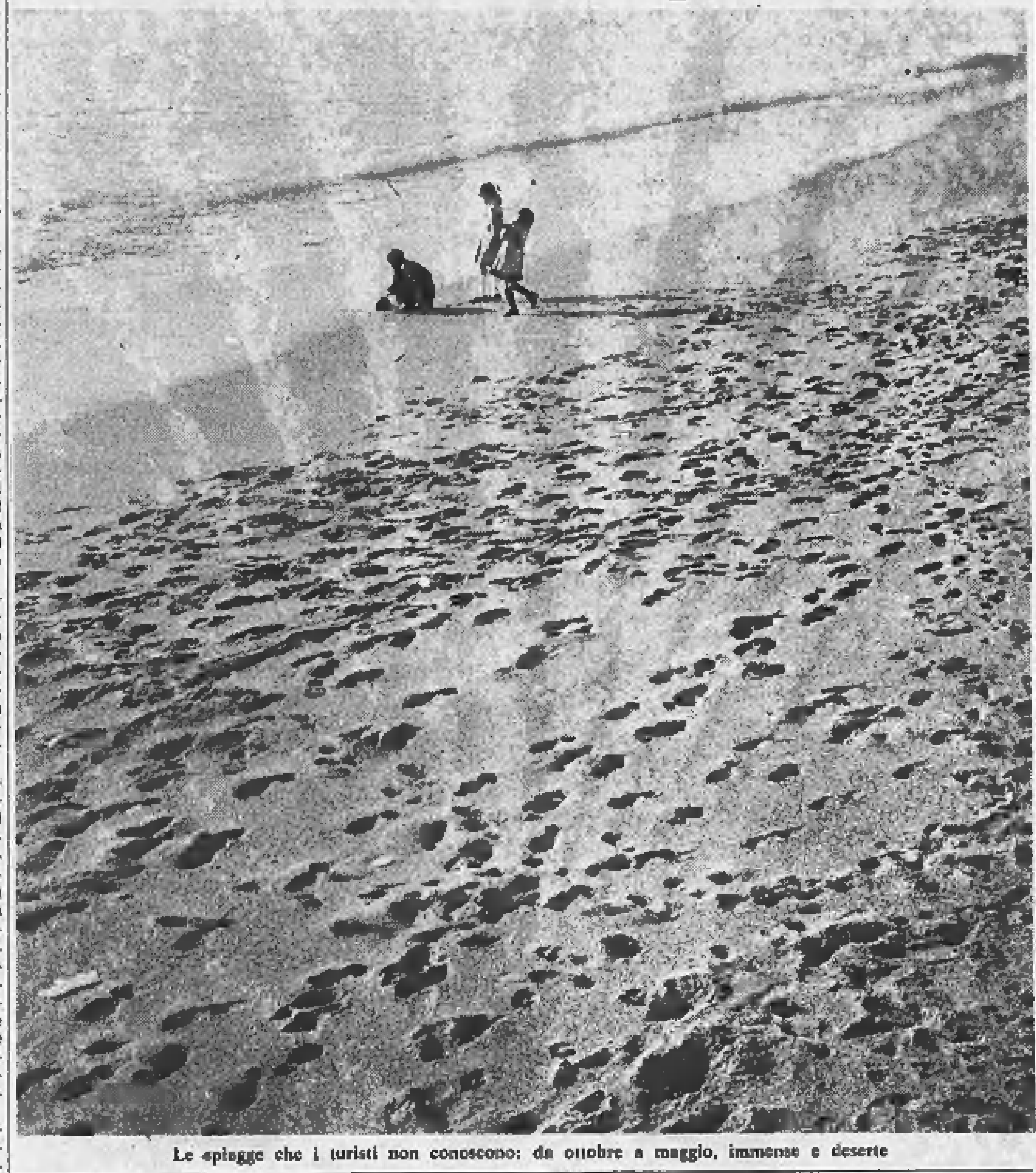
Non ho certamente detto poco; ma questo è il programma da realizzare o quanto meno da impostare in un momento in cui, con la nascita della regione, si porranno problemi di tipo nuovo anche sul piano legislativo.

Giovanni Bono
Presidente Ente provinciale turismo Savona

PRESENZE TURISTICHE IN LIGURIA NEL 1969

PROVINCE	Esercizi alberghieri	Esercizi extra alberghieri	Totale 1969	Totale 1968
Savona	4.203.862	6.854.931	11.058.793	10.162.000
Genova	2.895.137	3.573.162	6.468.299	6.104.977
Imperia	2.521.369	1.782.339	4.303.708	4.248.555
La Spezia	700.000	1.900.000	2.600.000	2.670.000
Liguria	10.320.368	14.110.432	24.430.800	23.185.532

Le orme del sereno tempo invernale



Le spiagge che i turisti non conoscono: da ottobre a maggio, immense e deserte

La roulette a Sanremo gira da mezzo secolo

Fascino del "rosso e nero"

Oggi sono soprattutto i non più giovani a tentare la sorte - In un anno 1 miliardo e mezzo di mance

A Sanremo si gioca dalla mattina sino a notte fonda. Nel primo pomeriggio attorno ai tavoli della «sala comune» non c'è molta eleganza. Signore che svernano in riviera, pensionati, rari i giocatori professionisti, qualche assistito dal Casinò, uomini e donne, generalmente di una certa età, che con un giuoco metodico, noioso, fatto di piccole puntate, riescono a fine mese ad essere in vincita di una modesta somma.

Bisogna attendere le luci artificiali per vedere arrivare la cosidetta «bella gente». Pellicce e gioielli come alle prime, autisti in livrea che balzano dalla lussuosa vettura per aprire gli sportelli. Ma poi nella «sala comune» o in quella «privata», dov'è obbligatoria la cravatta e dove le puntate sono superiori, si incontrano persone d'ogni categoria. Dal commerciante d'Imperia, all'impiegato di Torino, all'industriale genovese o lombardo, alla coppia di sposi in viaggio di nozze.

Oggi forse è aumentato il numero dei frequentatori ma ne è diminuita la «qualità». Non più nobiluomini, rampolli d'illustri famiglie, magnati dell'industria. Non più eredità e ingenti patrimoni affidati alla pallina, al rosso o al nero. Oggi avanza la massa del «fine settimana», massima portatrice dell'incasso lordo, circa 2 miliardi e mezzo all'anno.

Il Comune gestisce direttamente la «bisca» da poco tempo. E' interessante vedere dove finiscono i quattrini lasciati dai giocatori in un anno. Il 5% torna al Comune come canone d'affitto; il 4% va in spese di manutenzione; il 15% in manifestazioni; il 4% allo Stato per tassa Ige; l'1,50% va al fondo di assicurazione per gli assegni a vuoto eventualmente cambiati dalla cassa del Casinò. Trattandosi di crediti di gioco la legge non permette di perseguire.

Danaro a tutti

Detratte queste percentuali, si procede ad una successiva ripartizione. Il 12% del netto è destinato a spese di produzione (stipendi dei controllori comunali, sistemazione delle aiuole cittadine, ecc.), 120 milioni vanno alla provincia di Savona, 50 milioni alle colonie per bimbi della provincia di Imperia, 40 milioni all'EPT d'Imperia, 5 milioni all'Istituto di studi liguri, 15 milioni a Villa Hanbury (il ricco parco semi-tropicale verso il confine), 50 milioni alla Scuola di floricultura di Sanremo.

Detratte queste quote fisse, il rimanente, che l'anno scorso si aggirava attorno al miliardo, viene suddiviso al 50% fra il comune di Sanremo e la prefettura d'Imperia che lo ridistribuisce fra i vari comuni in base alle loro popolazioni. «Il Casinò di Sanremo — dice il sindaco di Sanremo, avv. Francesco Viale — è di vitale importanza per il nostro comune e forse anche per tanti altri. Si pensi ai milioni che annualmente fornisce a molte casse ed al lavoro che dà a 600 persone. Infine il Casinò, con le sue 400 mila presenze annue, dà lavoro ai ristoranti, agli alberghi, ai negozianti ed in genere a tutti i settori del commercio. E' per questi motivi che la nuova legge sulle case da giuoco dovrà tener conto di certe zone d'influenza, permettendo la creazione di nuovi casinò municipali, ma non più di uno per regione».

«Quest'anno registreremo un calo di presenze — ha detto il prefetto dott. Liguori — dovuto sia all'autunno caldo sia all'influenza spaziale, ma certamente bisognerà adottare dei provvedimenti per difenderci dalla concorrenza di Montecarlo e degli altri casinò italiani.

Polemiche aspre

A Sanremo molti dicono che non conta soltanto la concorrenza di Montecarlo. Il Casinò e i suoi dipendenti sono al centro di polemiche aspre. Si fanno paragoni. «A Campione — mi dicono — con 112 dipendenti il Casinò incassa 4 miliardi di vincite e 900 milioni di mance». A Saint-Vincent: 185 dipendenti, vincite per 5 miliardi e mance per un miliardo e cento milioni. A Venezia: 214 dipendenti, incasso di quasi 4 miliardi di vincite, un miliardo di mance. A Sanremo salta ogni proporzione. Il Casinò ha il maggior numero di dipendenti, circa 600, ma ha anche l'incasso minore, con soli 2 miliardi e mezzo. Per contro vanta i giocatori più generosi del mondo per quanto riguarda le mance: un miliardo e seicento milioni in un solo anno.

Umberto Zanatta

Saldare l'economia della regione a quella della Pianura Padana

E' uno degli obiettivi comuni delle Camere di Commercio di Cuneo, Savona, Imperia - Dichiarazioni dei tre presidenti

Le Camere di Commercio sono state protagoniste, negli ultimi anni, del grande dibattito sui problemi della Liguria. Hanno proposto soluzioni concrete, hanno fatto compiere studi, provocando confronti di idee risultati fruttuosi. La Regione autonoma riceverà un notevole patrimonio di progetti, originati da tendenze e orientamenti oggi ben precisabili. Ne abbiamo raccolto una sintesi attraverso le quattro province, interpellando i presidenti delle rispettive Camere.

Presidente Camera di Commercio Genova e Unione Camere Commercio liguri, Massimo Risso:

«La nostra regione — per le sue caratteristiche strutturali e geografiche, per la sua stessa evoluzione storica — ha sinora sofferto di una scarsa omogeneità sul piano economico.

Fatto tipico delle province liguri è stato infatti, come per lo più accade per le regioni costiere di limitata ampiezza, la ricerca di integrazione e di collaborazione per linee verticali e un minor interesse ai coordinamenti in senso trasversale. Il primo grosso problema da superare alla vigilia dell'attuazione dell'ordinamento regionale e che costituisce evidentemente una condizione per uno sviluppo economico collegato ed armonico è quindi quello di riuscire ad impostare ed avviare — nel rispetto delle caratteristiche delle varie zone e delle loro complementarietà esterne — la capacità ad un discorso comune.

Per questo abbiamo tanto lottato per dotare la Liguria, anche in senso longitudinale — e cioè lungo il proprio arco rivierasco — di strade e ferrovie adeguate alle esigenze di un facile scambio di persone e di cose.

E' un problema anche psicologico, poiché vi è da abbattere un abito mentale che ha lontane origini; ma la frequenza e facilità di contatti risolveranno il problema.

L'imminente ordinamento regionale, pur presentando per noi incognite, ha anche prospettive allettanti: dipenderà da noi il renderle reali. Non devono scoraggiarci talune esperienze fatte in sede di C.R.P.E. della Liguria, laddove divergenze abbiamo dovuto riscontrare proprio in quei problemi che attenevano ad un settore — quale è quello delle comunicazioni — che per sua natura avrebbe dovuto trovarci uniti; e nel quale, d'altronde, quando abbiamo saputo assumere una posizione comune, abbiamo potuto fare grossi passi avanti, constatabili da tutti. Se il Comitato Regionale per la Programmazione Economica fosse stato un organismo democratico, con poteri effettivi — anziché essere, come è, un gruppo di persone senza poteri, nominate dall'alto con rescritto dei ministri — noi non avremmo certamente avuto le inutili e talvolta spiacevoli diatribe su taluni problemi autostradali, ferroviari ed aeroportuali, che hanno diviso Genova da Savona o da La Spezia o da Imperia.

Un affascinante ruolo attende la Liguria nel prossimo decennio: quello di essere — con il suo sistema di porti, con la sua rete di comunicazioni, con il suo patrimonio umano e di istituti, con le sue risorse naturali, con la sua esperienza mercantile, con la sua tradizionale apertura al contatto ed al colloquio con il resto del mondo — un decisivo elemento propulsore dell'economia del Nord Italia.

Non possiamo evidentemente nasconderci le difficoltà che ci stanno di fronte ed i problemi da risolvere: tuttavia noi pensiamo che — tutti insieme —, sapremo superarli.

Presidente Camera di Commercio Savona, Leopoldo Fabretti:

All'inizio degli Anni Settanta due fenomeni meritano attenzione: il limitato aumento degli abitanti della nostra provincia (nel '60 erano 260 mila ed oggi sono 288 mila; nell'entroterra si è scesi da 74 mila a 68 mila), la trasformazione del litorale in una fascia urbanizzata, con esigenza di un'organizzazione nuova e di servizi adeguati.

Si osservano interessanti iniziative: stabilimento Fiat, miglioramenti produttivi alla Ferrania 3M. Resta la necessità di sviluppo delle medie e piccole imprese, di attività industriali connesse al porto. E' lecita la previsione di un decollo unico nella storia savonese quando il porto, ampliato a Vado Ligure, sia inserito in un disegno economico di più ampio respiro.

Si affaccia, immediatamente, il tema dei rapporti con l'entroterra e dei legami col Piemonte. Vorrei ricordare i lavori della commissione di studio per lo sviluppo dei bacini delle Bormide, quelli del Cedres di Alessandria e del Centro di pianificazione territoriale della Camera di Commercio di Savona. La collaborazione col Piemonte non è accademica. Oltre agli sforzi comuni per nuove autostrade e per il miglioramento delle vie di comunicazione esistenti, citerei l'impostazione comune per l'uso delle risorse idriche degli alti bacini del Tanaro, della Bormida di Spigno e dell'Erro. L'organizzazione delle risorse si sta arricchendo di nuove iniziative. La centrale termoelettrica dell'Enel, in costruzione a Vado Ligure, manderà energia lungo le direttrici di espansione industriale promossa dal porto di Savona-Vado.

L'autostrada Savona-Fossano-Torino, la Albenga-Garessio-Ceva (da costruire), la Cairo-Acqui-Predosa (progettata), apriranno nuovi schemi di collegamento fra la Liguria occidentale e il Piemonte, servendo le aree destinate allo sviluppo industriale alle spalle dei porti di Savona-Vado e di Genova.

Si vanno dunque delineando connessioni nuove, sottolineate nei piani di sviluppo economico regionale. Sono perciò necessarie intese sempre più strette e sistematiche fra le amministrazioni liguri e piemontesi, per dare a queste tendenze assetti ordinati e garantire sicuro risultato agli investimenti pubblici previsti».

Massimo Risso, presidente Camera Commercio Genova

Leopoldo Fabretti, presid. Camera Commercio Savona

Presidente Camera di Commercio Imperia, Antonio Varaldo:

I porti sono una «porta» per il vasto entroterra. Però deve trattarsi di una «porta» veramente aperta. Questo assioma propone subito una prima serie di problemi: quelli riguardanti le comunicazioni e i trasporti, che devono essere i più celeri possibili ed a costi economicamente utili. Quindi facciamo i trafori alpini per cementare l'unità continentale ma pensiamo anche alle Alpi liguri ed agli Appennini, per aprire sempre più il mare ai traffici nazionali ed europei.

Imperia è un anello indispensabile della catena di infrastrutture fondamentali destinate a collegare necessariamente la Ligura col proprio entroterra vicino e lontano, e la soluzione dei suoi problemi condiziona almeno in parte lo sviluppo economico della regione confinante.

Esistono, nel nostro entroterra immediato, territori che possiedono i requisiti e offrono le condizioni per un decentramento, d'altronde già parzialmente in atto, o per l'insediamento di attività industriali di sicuro avvenire, che potrebbero anche ridurre la gravità di certi fenomeni di caotico inurbamento.

E anche nel nuovo ordinamento regionale, sarà bene che gli Enti delle Province confinanti mantengano vivo il colloquio fra loro come stanno facendo le Camere di Commercio di Cuneo, Savona e Imperia.

Per liberarci da un secolare isolamento, noi imperiesi abbiamo voluto l'Autostrada dei Fiori, in via di compimento; ora ci battiamo per la Ceva-Garessio-Albenga ed auspichiamo una soluzione che renda più agevoli, rapide e rispondenti alle esigenze regionali le comunicazioni Savona-Genova - Milano - La Spezia.

Non abbiamo ovviamente negletto, perché più direttamente interessati, le statali n. 20 e 28, per le quali è previsto un piano, già finanziato dall'Anas, di radicali varianti che, per la n. 28 (Colle di Nava) consentiranno di ridurre le distanze di almeno il 35 %.

Gli Enti savonesi e imperiesi sono d'accordo sul problema del trasporto a monte di tutta la ferrovia da Savona a Ventimiglia e dobbiamo auspicare soluzioni e scelte capaci di conciliare le esigenze e gli interessi attuali ed i vantaggi futuri, tenendo ben presente, memori delle antiche frustrazioni, che bisogna sapere sfruttare le occasioni propizie.

La soluzione dei problemi prospettati condiziona non solo le attività portuarie e quelle turistiche ma anche l'equilibrato sviluppo di tutte le altre, dall'agricoltura all'industria, dal commercio ai servizi in generale.

Noi ci battiamo e continueremo a batterci per tutta l'agricoltura, specialmente per la floricoltura, che è un pilastro fondamentale della nostra economia e la maggior componente del nostro reddito, e anche per l'olivicoltura che è non solo una fonte insostituibile di redditi per la nostra popolazione rurale, una parte essenziale e inalienabile del nostro patrimonio paesaggistico, oltreché condizione decisiva della difesa del suolo e del nostro equilibrio idro-geologico. Ciò implica l'opportunità di contenere entro limiti fisiologici l'esodo dalle campagne.

E ritorniamo a Genova, alla nostra capitale regionale; noi amiamo pensarla non più come una "dominante", ma come una madre accogliente, un cuore pulsante in cui si fondono i palpiti di tutta la gente di Liguria, il centro di una nuova storia in cui la problematica regionale sfocerà in un discorso organico, coerente, realistico e costruttivo, anche al di sopra del campanile più alto.

Con un auspicio: che la Regione, tutte le Regioni, se e quando verranno, non diventino dei piccoli centri di potere o un "foro" per dispute eleganti e bizantine, ma uno strumento duttile e fattivo, una "Lanterna", un centro di luce e di arricchimento spirituale che si irradia sulla nazione.

Così solamente si potrà tradurre un processo di decentramento democratico in un fatto di cultura e di più alta civiltà».

Emilio Varaldo, presidente Camera Commercio Imperia

A pag. II il parere del presidente della Camera di Commercio della Spezia.

associazione degli albergatori

Sanremo — Ospedaletti

Aderente alla F.A.I.A.T.
Corso Garibaldi, 90 - Sanremo - Telefono 85.528

ROYAL HOTEL
di lusso - telefono 84.121-22 - Piscina ad acqua di mare nel grande parco fiorito - Orchestra - Parrucchiere - Parcheggio - Garage con servizio.

ASTORIA WEST END
di 1ª categoria - telefono 70.791 - Aperto tutto l'anno - La nostra ospitalità è una tradizione.

GRAND HOTEL ET DES ANGLAIS
di 1ª categoria - telefono 76.321 - Completamente rinnovato, offre con la sua antica tradizione i comforts più moderni, in un complesso ideale di tranquillità - Funzionale, in zona relax.

IL GRAND HOTEL LONDRA
di 1ª categoria - Vi accoglie in un'oasi di palme e di fiori - Prenotazioni 0184/70.801.

MIRAMARE HOTEL
di 1ª categoria - telefono 85.486 - Grande parco tropicale con accesso diretto alla spiaggia - Posizione pianeggiante - Parcheggio privato e autorimessa.

HOTEL RESIDENCE PRINCIPE
di 1ª categoria - telefono 85.565 - Un'oasi di verde e di quiete al centro della Città.

HOTEL COLOMBIA MAJESTIC
di 2ª categoria - telefono 85.322/85.050 - Corso Nuvoloni 69 - Centrale, residenziale - Il più nuovo albergo con ristorante, in un'oasi di palme - Parking - Garage.

HOTEL VITTORIA E ROMA
di 2ª categoria - telefono 85.264/85.501 - Vicinissimo al centro, ai giardini pubblici, alla passeggiata a mare - Grande giardino - Spazioso parcheggio privato.

... in un'oasi di verde e di pace
HOTEL JOLI SITE
per un soggiorno rilassante - Cucina sana - telefono 60.797 - 2ª categoria.

HOTEL ARISTON
di 3ª categoria - telefono 85.641 - Il miglior trattamento - Giardino sul mare - Parcheggio - Garage.

BOBBY MOTEL
di 3ª categoria - telefono 60.256 - Nuova costruzione a pochi metri dal mare - Signorilmente arredato - Ristorante all'aperto - Bar - Autoparcheggio privato - Aperto tutto l'anno.

HOTEL JUANA
di 3ª categoria - telefono 62.273 - Cucina ottima e rinomata.

HOTEL LOLLI GARISENDA
di 3ª categoria - telefono 80.045/85.697 - Splendida posizione sulla Passeggiata Imperatrice - Di fronte al mare e agli stabilimenti balneari - Vicinissimo al Casinò - Aperto tutto l'anno.

HOTEL PARADISO BELLARIA
3ª categoria - telefono 85.112 - In parco tropicale, prospiciente la Passeggiata Imperatrice - Moderno e tranquillo - Grandi terrazze a mare.

HOTEL VILLA ITALIA
di 3ª categoria - telefono 85.515 - In centro, zona pianeggiante e silenziosa - Vicinissimo alla spiaggia ed al porto turistico - Giardino - Ascensore ed ogni comfort - Accurata cucina all'italiana - Direzione Benvenuti rag. Gianfranco.

PENSIONE POLONIA
di 3ª categoria - telefono 85.505 - Una piccola casa che si distingue.

Più di centomila persone traggono mezzi di vita dalle due classiche colture

I fiori contendono le colline all'olivo

Due problemi che attendono ancora una soluzione: scarsità d'acqua e proprietà troppo frazionata

La produzione agraria della Liguria (zootecnia e foreste incluse) si aggira intorno ai 120 miliardi di lire. Imperia [illegible] con 66 miliardi 647 milioni. E' seguita da Genova con 25 miliardi 452 milioni; al terzo posto viene la provincia di Savona (soprattutto la piana di Albenga) con 17 miliardi 995 milioni. Ultima la provincia della Spezia, dove si sono ricavati dall'agricoltura 9 miliardi 816 milioni di produzione lorda vendibile.

Oltre la metà del reddito agricolo della Liguria viene dalla provincia di Imperia, cioè dalla floricoltura e dalla olivicoltura, senza trascurare i vigneti del classico «rossese» nell'entroterra.

Il «carnet» delle richieste e dei problemi che gli agricoltori della provincia di Imperia avranno da sottoporre all'attenzione della Regione è voluminoso: si tratta, d'altra parte, delle esigenze di vita di almeno 110 mila persone (60 mila dedite alla floricoltura e 50 mila occupate nella coltivazione dell'ulivo, senza contare quelle alle dipendenze delle industrie olearie) poco meno del [illegible] per cento della popolazione dell'intera provincia.

Metà dell'area che in Italia è destinata alla coltivazione dei fiori si trova nella provincia di Imperia. Le serre ed i campi di garofani «in piena aria» che si estendono dalla riva del mare fino alle colline conferiscono a questa plaga il ruolo di capitale della floricoltura italiana.

L'assessore provinciale alla Programmazione, Ugo Romagnoni, anche nella sua veste di vicedirettore della Federazione Provinciale dei Coltivatori Diretti, sottolinea l'esigenza primaria di «*procedere alla ricomposizione aziendale attraverso leggi promozionali della futura Regione, in modo da dare la terra a chi la lavora e ridurre i costi di coltivazione*». Romagnoni afferma: «*La Regione potrà fare degli studi preparatori, organizzare delle squadre di tecnici che prendano contatto con i vari proprietari per sollecitare i necessari accordi. Inoltre si dovranno studiare misure che evitino le spese per gli atti di trasferimento. Quello del raggruppamento dei terreni è uno dei problemi più grossi*».

Strade interpoderali e irrigazione sono altri due temi sui quali si solleciterà l'intervento della Regione. Nei periodi estivi le infiltrazioni marine nelle falde che si abbassano danno all'acqua un alto contenuto di sale che danneggia le coltivazioni di fiori. «*Bisogna che la futura Regione* — afferma Romagnoni — *porti avanti rapidamente l'iniziativa del Consorzio interprovinciale ligure-piemontese, al quale aderiscono le province di Imperia, Savona, Asti ed Alessandria, per lo sfruttamento delle acque del Tanaro. Si dovrà anche procedere all'ultimazione dei lavori della diga di Glori, sopra Taggia, per la quale sono già stati spesi [illegible] miliardi. Le opere sono state sospese in seguito a polemiche sulla sicurezza che ora sembrano superate*».

Una voce importante nei costi è rappresentata dall'affitto delle varietà di garofani «inventate» dagli ibridatori. Il coltivatore paga 30-40 lire per un ceppo dal quale potranno sbocciare 4-6 garofani. Inoltre i proprietari delle «varietà» più pregiate limitano le quantità dei «ceppi» cedute in affitto per sostenere i prezzi. In questo modo però ci sono dei floricoltori che sono costretti a ripiegare su qualità di secondo ordine. La Stazione Sperimentale del ministero dell'Agricoltura di Sanremo potrebbe svolgere un'opera di sviluppo preparando varietà di ceppi di garofani da cedere ai coltivatori a prezzi accessibili ma oggi invece è pressocché assente e primo compito della Regione potrebbe essere il potenziamento di queste strutture. Altri provvedimenti dovranno essere studiati «*per ridurre i costi degli antiparassitari, oggi troppo elevati, e per favorire la costituzione dei Centri di assistenza tecnica sull'esempio di quelli che sono sorti ad iniziativa di giovani agricoltori a Sanremo e Ventimiglia*».

Dalla cooperazione si attende una parola decisiva anche nel settore della commercializzazione: «*Oggi i produttori* — afferma Romagnone — *non sono in grado di regolare l'afflusso dei fiori sul mercato e di determinare i prezzi. Si trovano alla mercé dei grossisti e degli esportatori*».

Ermanno Moro, uno dei «maestri» ibridatori sanremesi, non è ottimista: «*Oggi* — dice — *la metà dei garofani che coltiviamo è di varietà che ci giungono dall'America. Come possiamo affermarci se offriamo a prezzi superiori i prodotti che hanno anche gli altri? Le nostre varietà mediterranee sono superiori. Però tutti si sono messi a tirare addosso agli ibridatori mentre invece bisognerebbe aiutare chi affronta spese ingenti per la ricerca di nuove varietà. Si parla della Stazione Sperimentale: ma che aiuto potrà venire da un ente che dopo aver fatto le ricerche le tiene per sé?*».

Altrettanto complessi i problemi dell'olivo. Si teme, tra l'altro, un arretramento dell'olivicoltura a vantaggio della floricoltura: «*Se continueremo a tagliare gli olivi per impiantare coltivazioni di garofani verrà il giorno in cui le colline liguri ci franeranno addosso*».

L'assessore Romagnone ricorda per l'olivicoltura l'esigenza primaria di strade interpoderali: «*Portare un chilo di concime in un podere oggi costa di più che portare un chilo di merce da Genova a New York. Lo Stato, la Provincia e la Camera di Commercio di Imperia dànno sensibili contributi alle società semplici di contadini che vengono costituite per la costruzione di strade interpoderali. Però si deve anche dire che le somme disponibili sono inferiori alle esigenze e alle richieste. Nella provincia di Imperia le società per strade interpoderali sono almeno un centinaio. Contiamo sull'aiuto che ci potrà venire rapidamente dalla Regione*».

Anche per l'olivicoltura si pone il problema della ricomposizione fondiaria e quello di una razionalizzazione della produzione (potature razionali suggerite da esperti, espansione della meccanizzazione, introduzione di nuovi mezzi per la raccolta dei frutti e in particolare aiuti economici per l'acquisto delle reti di nilon che sono, per ora, l'unico sistema di raccolta che abbia rivelato una indubbia efficacia).

Gli olivicoltori hanno pochi capitali da investire e si afferma che oggi «*il loro unico margine di guadagno è rappresentato dalle 287 lire al chilo di integrazione che vengono corrisposte dal Mec*». Essenziale per l'olivicoltura è il problema dell'irrigazione (secondo i progetti già esposti per la floricoltura) perché «*con un'adeguata irrigazione gli ulivi potrebbero produrre il doppio*».

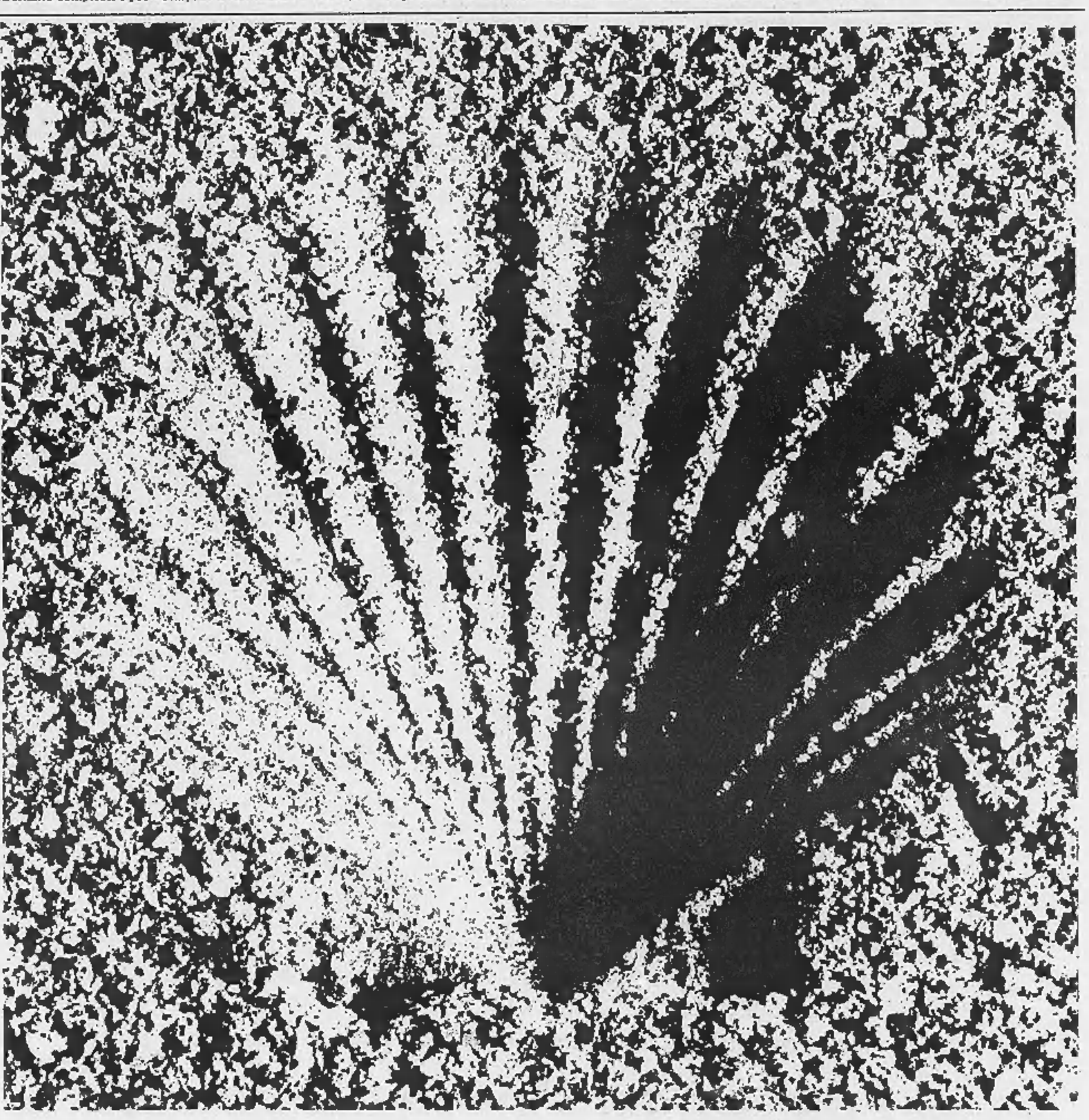
Infine anche per gli olivicoltori si pone l'esigenza di creare un efficiente sistema cooperativistico «*che aumenti la capacità contrattuale dei produttori nei confronti delle industrie olearie*».

Per quanto riguarda l'industria olearia uno degli amministratori della Sasso di Oneglia, l'ing. Uzzo Novaro, afferma: «*Il problema maggiore dell'industria olearia è il rinnovamento delle strutture e degli impianti. Occorrono, in altre parole, facilitazioni creditizie e fiscali per installare nuove attrezzature che consentano di ridurre i costi e che portino a un ulteriore affinamento delle qualità superiori di olio. Attraverso la strada della qualità il consumatore confermerà la fiducia che ha sempre avuto nell'olio d'oliva. Fiducia che viene ribadita, anche in campo scientifico e dietetico, dagli studi più recenti*».

Gli olivicoltori della provincia di Imperia producono il 4 per cento del totale nazionale (di qualità assai pregiata) e le industrie lavorano il 25 per cento dell'olio d'oliva consumato in Italia. Sono perciò industrie sensibili alla battaglia scatenata dall'olio di semi che negli ultimi tempi ha pareggiato il consumo dell'olio d'oliva sulla base di 8 chili a testa all'anno. Gli industriali, come ha rilevato l'ing. Uzzo Novaro, credono però che «*ci sarà sempre spazio per un olio d'oliva che sia ottimo*».

Sergio Devecchi

I garofani di varietà «mediterranea» sono i più apprezzati e vengono esportati quotidianamente in tutto il mondo



Abbiamo preso noi la conchiglia.

Avevamo bisogno di un marchio
che fosse simbolo di perfezione, di armonia e di sicurezza.

Da allora ci chiamiamo Shell
che significa appunto conchiglia
e adoperiamo questo marchio su tutte le strade,
sulle nostre raffinerie, sulle nostre installazioni
e su tutti i nostri prodotti.

La gente sa che questo marchio
vuol dire prodotti e servizi d'avanguardia.

SHELL

A Savona e Imperia più numerose degli alberghi

Il grande boom della "casa al mare"

Dispongono già di 195.000 letti, contro 158.000 tra hotels e pensioni

Nella provincia di Savona il 14 per cento del reddito globale proviene dal turismo. In quella di Imperia l'incidenza è del 7,12 per cento. Scende a quote molto più modeste alla Spezia (2,32 per cento) e supera di poco il 2 per cento nella provincia di Genova.

Giustificata quindi la sensibilità che le popolazioni di Ponente hanno per tutti i problemi che riguardano il turismo e le sue evoluzioni. Un fenomeno è andato accentuandosi negli ultimi anni: l'acquisto della «casa al mare» da parte di un numero crescente di piemontesi e di lombardi.

Saturi a Ferragosto

Il «boom» dell'edilizia residenziale sulla Riviera di Ponente e particolarmente nella provincia di Savona è un fatto noto. Basti considerare che Savona, pur avendo appena un decimo della popolazione di Genova, ha più edili della capitale della Liguria. Da anni si costruisce e si vende in tutti i centri rivieraschi del Savonese e dell'Imperiese. Il risultato è che già oggi (e gli appartamenti in corso di costruzione sono ancora migliaia) la capacità ricettiva degli alberghi, pensioni, locande e affittacamere è inferiore a quella delle «case al mare». In altre parole ormai la politica alberghiera può determinare meno della metà del turismo ligure della Riviera di Ponente. Nella provincia di Savona le attrezzature turistiche offrono 118 mila letti ma nelle 24 mila «case al mare» i letti sono almeno 120 mila. In provincia di Imperia la situazione è ancora più netta: 40 mila posti letto negli alberghi, locande ecc... contro 75 mila letti nelle 15 mila «case al mare».

In totale la Riviera di Ponente offre 158 mila posti letto in alberghi, pensioni, locande ed affittacamere, mentre nelle «case al mare» ci sono non meno di 195 mila letti. Questi dati suggeriscono alcune considerazioni riguardanti la saturazione turistica nel periodo di punta di Ferragosto. Tra alberghi e «case al mare» i posti letto sono 353 mila. E' presumibile che nelle settimane a cavallo del Ferragosto si superi facilmente il traguardo del mezzo milione di persone che trascorrono al mare periodi più o meno lunghi, senza considerare i campeggiatori ed i «pendolari delle vacanze» che arrivano con i pullman la domenica mattina e ripartono alla sera.

File per chilometri

Alla luce di queste cifre sembrano più convincenti i discorsi degli urbanisti. La Riviera di Ponente ha sulla carta 65 chilometri di arenili (42 chilometri nella provincia di Savona e 23 in quella di Imperia), non tutti realmente utilizzabili. Se per ipotesi tutti i turisti scendessero contemporaneamente in spiaggia si formerebbero tre file lunghe [illegible] chilometri e gli ultimi, per vedere il mare, sarebbero costretti ad alzarsi in punta di piedi.

Sviluppo troppo rapido

Comincia a farsi strada la convinzione che l'attrezzatura alberghiera del Ponente è cresciuta troppo in fretta o che lo sviluppo edilizio incontrollato ha effetti negativi. I rimedi: dare ordine al territorio, almeno per gli sviluppi futuri, valutando in anticipo le conseguenze di nuovi fenomeni, come quello della trasformazione di alberghi meno redditizi in condomini (alcuni albergatori hanno già imboccato questa strada) e quello dell'aumento del numero dei pensionati che si trasferiscono al mare. Lungo l'arco di Ponente sono ormai alcune decine di migliaia. C'è chi ha casa propria e chi soggiorna nell'appartamento dei figli. Altri, specialmente a Sanremo, vivono in pensioncine o in alberghi modesti. Il numero dei pensionati appare destinato a crescere, favorito dall'abbassamento del limite di collocamento a riposo (com'è noto gli uomini vanno in pensione a 60 anni e le donne a 55) e con il miglioramento del trattamento di quiescenza. Forse tra qualche anno alcuni centri liguri più favoriti dal clima avranno risolto parzialmente il problema del turismo «fuori stagione»?

s. d. v.

Un po' di ordine in questa terra stupenda

Quasi 4000 chilometri quadrati intatti alle spalle della Riviera - Una lunga fascia abitata pesa sul litorale - Rivalutare i centri storici di Genova e delle città minori: sono più di cento - Proposti i parchi della Regione: Cinque Terre, monte di Portofino, altopiano delle Mánie, Isola Gallinara, Alpi Marittime

La Liguria è ancora una stupenda regione, con molte delle sue risorse quasi intatte. Sulla costa alcuni dei tratti più belli (le Cinque Terre, il promontorio di Portofino, l'altipiano delle Manie) sono minacciati ma non manomessi. Quasi tutto il suo entroterra, più di 4000 kmq, e molti dei suoi centri storici, sono pressoché intatti, anche se degradati.

Da molti anni si parla della Liguria come di un territorio le cui poche risorse sono ormai prossime all'esaurimento. Ma il disfattismo è di grande aiuto ai cattivi amministratori e a chi sostiene che su tutto debba dominare la legge del profitto. Per questo intendo fare un discorso preciso su quanto c'è ancora da perdere se ci si arrende.

Anche se con l'attuale tendenza non c'è molto da sperare, occorre fare ugualmente opera di convinzione sull'opinione pubblica. Conservare l'ambiente in modo che sia adatto alla vita úmana è qui, come dovunque, uno dei fini più importanti delle civiltà. Ormai l'assunto di ristabilire un equilibrio ecologico, cioè un ambiente nel quale la vita possa svolgersi equilibratamente nel rispetto dei valori umani, dove l'abitare, il lavorare, il comunicare, lo svagarsi, non siano contrastati dalla congestione, dagli inquinamenti, dai rumori, dalle brutture; dove il rapporto fra uomo e natura sia continuo e facile, deve diventare una delle più pressanti richieste a chi ha il potere decisionale. Per questo l'opinione pubblica deve avere consapevolezza delle risorse ancora disponibili e dei mezzi per conservarle e goderle.

L'ambiente costituito dalla regione ligure è caratterizzato da un lato dalle sue componenti fisiche — forma del suolo, clima (sulla Riviera di Ponente le medie invernali corrispondono a quelle della costa napoletana) — copertura vegetale, mare e dall'altro dagli insediamenti umani. Essa si presenta come una sovrapposizione fra una sottilissima e densissima area metropolitana, continua fra Ventimiglia e Sestri Levante, e una tormentata fascia di montagna.

Questa area metropolitana ha una popolazione di 1 milione 600.000 abitanti ed una densità riferita alle zone suscettive di insediamenti intensivi, in genere contigue al mare, di 1738 abitanti per chilometro quadrato. La più alta del paese in Italia. La Spezia appartiene invece al sistema metropolitano della Toscana settentrionale più che al resto della Liguria.

L'area metropolitana ligure è più un continuo abitativo che un'entità organica, mancando quei requisiti essenziali (infrastrutture, servizi sociali, organizzazione economica polivalente) a stabilire un equilibrio ambientale e un comune livello di attrezzature urbane caratteristici di un sistema metropolitano vero e proprio.

Congestione costiera

Destino della Liguria, e in particolare della fascia costiera, è quello di essere sottoposta a una fortissima pressione insediativa. Ai residenti, che pure dànno già una così elevata densità, va aggiunto un movimento turistico reale stimato sul 25 milioni di presenze. La realizzazione della rete autostradale e dei trafori porterà fra poco tutta la costa ligure a meno di due ore di distanza dai 10-12 milioni di abitanti dell'area europea interessata (Val Padana, parte della Svizzera), e quindi farà incrementare il turismo soprattutto di fine settimana.

La struttura del territorio ligure lascia scarse alternative alle scelte di piano. Queste sono chiaramente individuabili: un'area ad elevato sviluppo industriale e terziario costituita dal sistema Genova-Savona-Vado, dotato dei due maggiori porti; un territorio costiero con prevalente uso turistico e residenziale; un entroterra montuoso risorsa potenziale per il tempo libero ed economia forestale.

Praticamente tutte le risorse della fascia costiera hanno superato il limite dello sfruttamento e il calo turistico degli ultimi anni ne è la riprova.

Irrazionale sviluppo

Popolazione e turisti vivono in un ambiente degradato i cui standards sono al di sotto dei minimi accettabili anche da modesti livelli di reddito. Basti pensare che su tutta la fascia costiera i turisti e i residenti debbono contendersi circa 40 km di autentica spiaggia con spessori variabili fra i 2-3 m e i 30 m. Che in tutta la Liguria non c'è un parco costiero; il verde pubblico va dagli 0,20 agli 0,50 mq per residente; non vi sono piscine né campi da tennis coperti. Un breve elenco delle attrezzature: 8 campi da golf, 6 clubs di equitazione, qualche minore campo polisportivo, campi da tennis nelle maggiori stazioni turistiche, quasi sempre d'accesso costoso. Buone le attrezzature per la nautica. D'inverno il turista di fine settimana ha come risorse i caffè, i cinema e le passeggiate lungomare. Si è esclusa Genova da questa elencazione, ma anche questa città ha standards estremamente bassi.

Per contro lo sfrenato sfruttamento residenziale ha portato all'erezione d'una compatta muraglia lungo il mare, a distruggere il suo rapporto visivo con il territorio. Alla congestione costiera fa riscontro il depotenziamento della fascia montana. Questa ha caratteri strutturali, climatici ed ecologici omogenei; un arco montuoso con altitudini variabili fra i 300 e i 1000 metri con linea spartiacque variabile fra i 10 e i 15 km, con pendii più ripidi verso il mare; un clima di tipo centro europeo nel versante padano e un clima mediterraneo temperato nel versante costiero sotto i 500 m; un manto vegetale in cui prevale il bosco di latifoglie o di resinose.

L'area in oggetto costituisce una risorsa d'enorme importanza purché un irrazionale sviluppo non ne comprometta la potenzialità.

Perché questo pericolo nonostante la vastità dell'area? Essa costituisce un sistema ambientale in generale a forte acclività la cui fungibilità è condizionata dalle possibilità insediative e di appoggio per il turismo.

Le zone suscettive di tale uso per contro sono molto limitate, da valutarsi fra il 10 e il 30 % della fascia montuosa e con una capacità insediativa globale massima fra i 250 e i 300.000 nuovi vani. Valori ottenuti da alcuni campionamenti, ma da abbassare qualora si voglia conservare vasti tratti di territorio naturale intatti.

I limiti all'estensione delle aree d'insediamento turistico sono dovuti sia alla scarsità di terreni poco acclivi e facilmente accessibili e sia al rispetto dell'ambiente naturale, delle preesistenze paesistiche e storiche. La degradazione di queste aree rende praticamente mai utilizzabile il resto del territorio montano.

Da Noli a Finalborgo

Mentre, con l'accresciuto tenore di vita e con la maggiore mobilità individuale, si ha un incremento nella richiesta di spazi all'aperto per il tempo libero, le tendenze attuali portano al rapido esaurimento ed alla privatizzazione delle aree d'insediamento e alla riduzione del territorio fruibile liberamente con la costruzione della seconda casa, con la chiusura dei fondi per proteggersi dalle invasioni domenicali e dalla raccolta dei funghi e con l'espandersi delle riserve di caccia e di pesca.

I potenziali utenti di questa fascia appenninica sono molti: i residenti delle aree metropolitane ligure e del basso Piemonte (circa tre milioni), che vi si recano per le vacanze estive e di fine settimana, i turisti estivi della costa che vi cercano un'alternativa all'ambiente marino. Altra importante risorsa turistica della Liguria è costituita dal suo patrimonio storico monumentale: le opere d'arte, i monumenti, i centri storici. Patrimonio ben superiore alle aspettative, poco conosciuto e poco studiato, di cui manca ancora un inventario.

A parte la concentrazione di patrimonio costituita dalle quadrerie, dai monumenti, dalle ville e dal centro storico di Genova si trovano sparsi nel territorio un gran numero di imprevedibili punti d'interesse. Basti citare monumenti come San Salvatore di Cogorno vicino a Chiavari, o come l'abbazia di San Fruttuoso a Portofino; quadrerie come quella del convento domenicano di Taggia o come quella del convento dei cappuccini di Voltaggio; centri storici come Noli e come Cervo, per avere un preciso riferimento al livello qualitativo di questo patrimonio.

In particolare va sottolineata la funzione che potrebbero avere i centri storici ai fini d'una politica del territorio. Il numero di quelli di rilevante interesse supera certamente il centinaio. Si tratta di insediamenti di caratteristiche diverse a seconda delle zone e delle funzioni svolte nel passato, dai centri d'attività economiche fiorenti, per lo più legate al mare, come Laigueglia, Noli, Camogli, o legate al traffico di oltregiogo come Finalborgo, Voltaggio, Sassello, centri dotati di monumentali chiese e di palazzi signorili, ai piccoli borghi di pescatori o di contadini, formati di case rustiche raggruppate attorno alla chiesa.

I vecchi centri

Oltre che come attrazione turistica e come necessari componenti del paesaggio, questi centri qualora fossero restaurati e dotati dei servizi necessari alle esigenze della vita moderna potrebbero offrire ai turisti dei suggestivi insediamenti residenziali, riducendo da un lato l'erosione edilizia di quelle aree di appoggio così scarse nella fascia montana e ormai esaurite sulla costa ed aumentando dall'altro la capacità ricettiva del territorio.

Il patrimonio costituito dai centri storici è ancora pressoché salvo anche se in stato di grave abbandono e se sovente, specie lungo la costa, è stato avulso dal suo quadro naturale e sommerso ai margini dalla caotica speculazione edilizia.

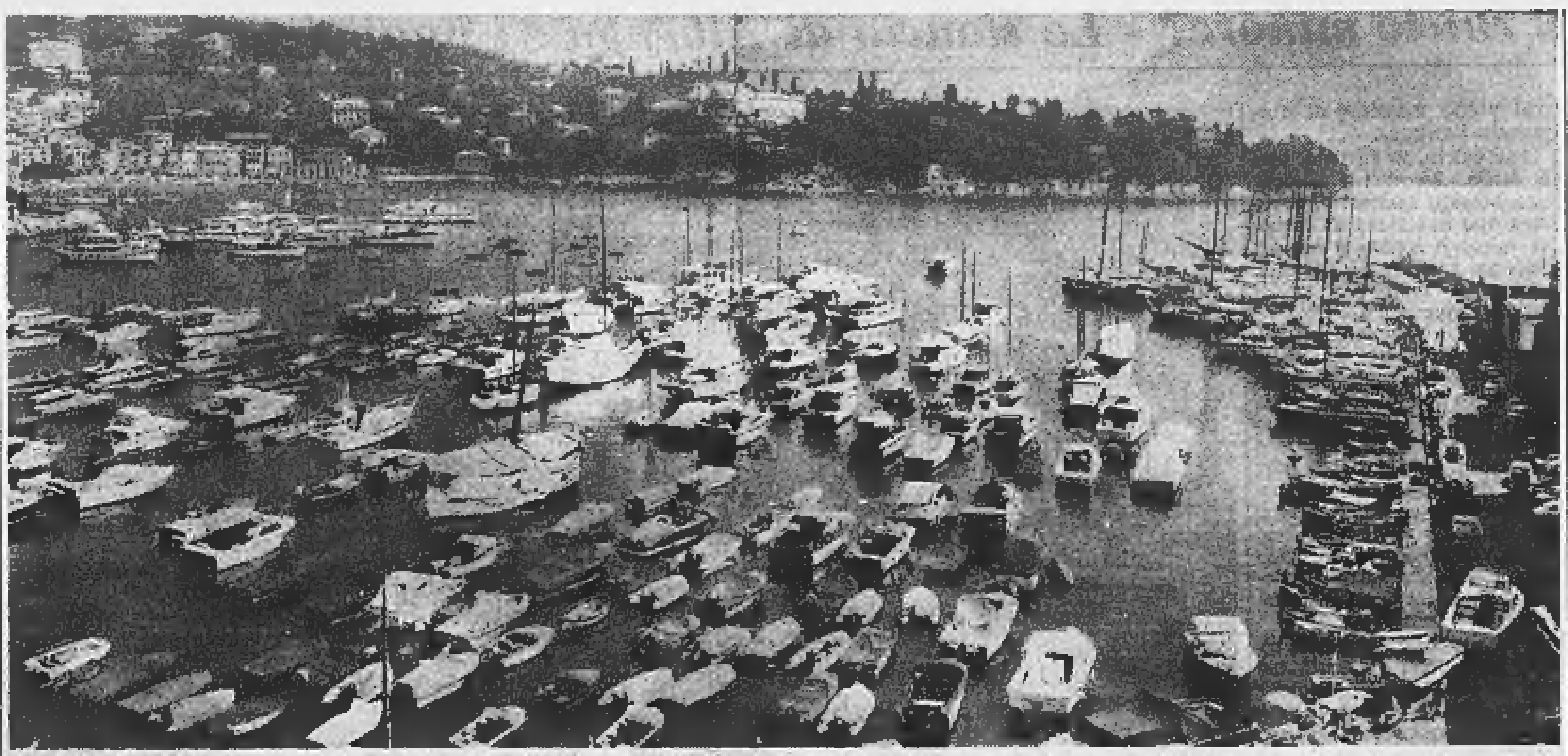
Un patrimonio comune

In sintesi, possiamo affermare che per il turismo e per il tempo libero dei suoi abitanti un piano regionale dovrebbe prevedere essenzialmente: un'adeguata dotazione di servizi e di attrezzature complementari e di appoggio; la costituzione di un sistema di parchi costieri distribuiti in relazione ai diversi pesi degl'insediamenti residenziali, sistema imperniato sui parchi delle Cinque Terre-Mesco, del promontorio di Portofino, dell'altipiano delle Mánie, dell'Isola Gallinara e delle Alpi Marittime; la costituzione d'un sistema di parchi e riserve naturali distribuiti nella fascia montana; il risanamento e la ristrutturazione dei centri storici al fine principale di farne degl'insediamenti residenziali turistici.

La Liguria è ancora una bellissima regione. Non la salveranno certo gli uomini politici che negli ultimi vent'anni, salvo rare eccezioni, hanno amministrato senza muovere dito per opporsi al prevaricare degl'interessi privatistici, anche se molto hanno ripetutamente promesso e se si sciacquano continuamente la bocca col « patrimonio storico », col « paesaggio », con le « bellezze naturali », con l'« economia turistica ».

La salveranno i suoi abitanti e tutti coloro che pur non vivendoci ne amano il paesaggio e il mare, se formeranno gruppo di pressione obbligando gli amministratori ad agire per conservare e far godere questo immenso patrimonio comune.

Cesare Fera
Vicepresidente «Italia Nostra» (Genova)



Anche i porticcioli « scoppiano », non riuscendo più a contenere le « barche ». Le due Riviere hanno 21 porti turistici; 5 sono in costruzione o in progetto

PIAGGIO
Piaggio
una presenza attiva
per un
concreto sviluppo
della motorizzazione
Sede Centrale a Genova
Stabilimenti a Pontedera e Pisa Azienda Gilera ad Arcore
Produce
motoscooters Vespa motocarri Ape
ciclomotori Ciao motocicli Gilera

Inchiesta tra giocatori, tifosi e dirigenti delle piccole squadre da Savona a Sanremo

Solo l'« Imperia » ride a Ponente

In declino il calcio minore? - Lo slancio di Albenga e i " napoletani " di Alassio - Calcagno: allenatore-miracolo

« Forza forza, scatta scatta, dietrofront, corri corri, perché ti sei messo quelle stupide scarpe Cherubini!, corri corri, forza, alt. Respirare, respirare, adagio, pienamente, respirare... ».

La voce di Rigamonti si attenua, la sua pattuglia di ragazzi rifiata un attimo. Hanno tute un po' stinte, cuffie di lana, prima della partitella d'allenamento alcuni indosseranno farsetti colorati, come quelli dei manovali che lavorano lungo le autostrade. Il campetto è minuscolo, tra la dentatura grigia di case periferiche, e solo due vecchietti assistono al *training*. L'aria è melanconica, uggiosa di pioggia, e il quadro può sembrare addirittura emblematico: infatti il football ligure è flebile, in crisi, se le maggiori Sampdoria e Genoa hanno pochissimo da ridere, da Savona fino a Sanremo le altre squadre e squadrette, tranne una, l'Imperia, si muovono ai limiti dello sport professionistico, minacciate ad ogni momento da frane societarie, mancanza di denaro, disinteresse dei sostenitori. Il football, evidentemente, è bello solo quando si vince. Allora diventa persino ricco. O viceversa.

Rigamonti, allenatore del Savona, è un uomo pacato, con un sorriso tra l'amaro e l'ironico, con le parole esatte. Ha ben pochi liguri in squadra, i ragazzi che adesso si urtano disputando un pallone fangoso, strepitano e soffiano in dieci dialetti diversi. La società per cui Rigamonti lavora è sana, il suo presidente, il commendator Dapelo, tenne in mano anni fa la barca del Genoa, intorno ai colori sociali ruotano un'ottantina di giovanissimi, tra cui alcune speranze, il traguardo è la serie B, ma allo stadio il pubblico domenicale non supera quasi mai punte massime di duetremila persone.

Far calcio, in Liguria, non è facile. Rigamonti smorza uno scavato sorriso: *«Dev'essere una questione di clima, di rapporti umani e sociali. Qui, un ragazzo di quindici, diciassette anni, che voglia ha di sopportare sacrifici, rinunzie, per diventare un calciatore? D'estate ci sono troppe distrazioni, bisogna possedere una volontà ferrea, una convinzione disumana per respingerle. Così, appena adolescente, un possibile atleta si disfa, non matura agonisticamente ».* Una stagione da piccolo « vitellone » al mare, e il diciassettenne può dire addio alle scarpe bullonate, ai sogni basati su favolosi trasferimenti.

« Ci vogliono buoni istruttori nei settori giovanili. Lei va verso Ponente, adesso? Bene, dica a quelle società che si organizzino in modo razionale, serio. Quando mi occupavo dei settori giovanili del Savona, nelle nostre trasferte a Ponente vincevamo per sei, sette, otto a zero. E questo vuol dire che si è ben lontani dal buon football », conclude Rigamonti.

Pioverà lungo tutto l'arco della Riviera. Un'acquetta che stranamente mette in mostra gli eccessi del cemento troppo chiacchierato ma in continua proliferazione. Senza la vernice e i belletti estivi, cittadine e paesi mostrano un volto qua deturpato, là vizzo, più in là ancora arido e triste. Luoghi che d'estate si gonfiano di armate di bagnanti, oggi giacciono come ripiegati su sé stessi, privi di colore. Però è la condizione ideale per parlare, discutere, suscitare incontri liberi da ogni confusione provvisoria.

Si parla molto di denaro, di bilanci. Dietro le maglie di una squadra di calcio, esistono pile di quaderni con carta quadrettata, il pallone bisogna saperlo vedere attraverso la filigrana, come una « palanca » vera e propria. Bisogna stare sul concreto, e chi dà l'esempio è Albenga, una città che sfiora i ventimila abitanti ma con una punta massima di giovani: tremilaseicento studenti, e gli studenti, si sa, hanno bisogno di tutto, giochi, assistenza, attrezzature.

Nell'antica e schietta sala municipale il sindaco avvocato Isoleri si muove benissimo tra intrichi d'oggi, piani futuri, possibilità reali e legittimi desideri collettivi della sua comunità.

Il football locale attira un pubblico di poche centinaia di spettatori, con una media di trecentomila lire d'incasso. Eppure il campo è bello, con una capienza di tremila posti. La squadra è ora allenata da un vigile urbano, Vincenzo Celiberti, trentatreenne che da undici anni dà calci al pallone. Non è l'allenatore ufficiale, per via di una complicata vertenza tra la società e il titolare, ma Celiberti fa quello che può. Ricorda ancora un incontro a Casale, nella neve e nel fango, dove anche un « vecchio » come lui, schierato quale « libero », dovette faticare quattro polmoni. I giovanissimi? Se ci sono, li portano via le squadre maggiori, si chiamino Sampdoria o Inter. E così la società locale, come tutte quelle di quarta serie, campa vendendo ogni anno un giocatore o due. Il collegio dei presidenti fa quello che può, si arriverà a tentare una sottoscrizione pubblica, anche il Comune dà il suo appoggio, ma questo non impedisce al calcio di deperire. Il sindaco ha però una visione più esatta e più ampia: Albenga oggi schiera società sportive di ogni sorta, dal tennis alla pallavolo al pattinaggio alla pesca sportiva, affollate di giovani. Non c'è solo il calcio, anzi. Si scia a Monesi, appena un'ora di macchina. Si costruisce un complesso sportivo dotato di impianti che saranno esemplari per tutta la Riviera, agli scorsi Giochi della Gioventù i ragazzini di Albenga parteciparono in modo massiccio, non potendo fruire di piste disputarono le loro selezioni per le strade.

L'agonia della Sanremese

E si spera nella Regione. Si spera di potersi amministrare anche nella cornice sportiva secondo nuove idee e nuovi regolamenti. Oggi un Comune, se vuole stanziare una cifra superiore al mezzo milione per un impianto necessario, deve aspettare il beneplacito di Roma e del Coni, non può decidere da sé, e così perde tempo, quando sarà fatto l'impianto risulterà già superato. Si parla di Regione anche entrandovi per la porta del football, di una Regione però collegata a Cuneo, al Piemonte, spalle basilari e tradizionali per i polmoni di questo lato ligure. « *A Genova* — aggiunge l'avvocato Isoleri —, *non sanno o elegantemente fingono di non sapere come Albenga Alassio Imperia e via dicendo siano scaglionate lungo la Riviera, ne snobbano persino l'ordine geografico. Io credo nell'istituto regionale, credo nella programmazione, ma spero che istituito e programmazione favoriscano i legami tra le nostre vallate e il Cuneese. Se la Regione sarà invece puramente genovese, non potremo svilupparci con il legittimo ottimismo necessario* ».

Pochi minuti ed ecco Alassio, che però è un altro mondo. Se il segreto della spinta di Albenga è ancora un briciolo di antica tenacia contadina, l'aria di Alassio è più molle, più ambigua anche se suggestiva. Qui non si dimenticano i tempi in cui cinque principi russi o dieci inglesi tornati dalle Indie aiutavano l'intera città a sopravvivere, mentre oggi non bastano ventimila tedeschi. Le incrinature sono quelle di sempre e si ripercuotono nello sport. Undicimila d'inverno (morti-vivi, si autodefiniscono loro) e sessantamila d'estate: due città opposte, la prima con le attrezzature adeguate, dall'acqua potabile ai vigili urbani, la seconda che soffoca e fa saltare queste attrezzature. « *Siamo i napoletani del Ponente* », ci dicono con elegante rassegnazione il vicesindaco dottor Cattaneo, il presidente dell'Azienda autonoma di soggiorno ingegner Garassino, il vicepresidente della società di calcio, Cerruti.

La squadra locale è ultima in classifica, non ha aiuti sufficienti, da tre anni non usufruisce di un rigore (forse un nuovo record, per i maniaci delle statistiche), i giovani d'estate, alla sera, non possono certo pensare al calcio, le attrezzature sportive mirano più a una clientela turistica bisognosa di golf che non ai ragazzini smaniosi di giocare. C'è l'*Auxilium*, il secondo istituto fondato da Don Bosco in Italia, che coordina i ragazzi, e forse all'*Auxilium* bisognerebbe parlare di football. In Alassio vera e propria i discorsi si spezzettano in un'infinita *bagarre* di noticiole, accuse, controaccuse, critiche, sussurri, mugugni, controcritiche, tutti amichevoli e gentili, però, alla lunga, aridi. Il sogno di Alassio è metropolitano, la sua realtà urbana effettiva è molto più ridotta. Le esigenze si differenziano troppo tra il letargo invernale e l'esplosione di giugno-settembre. In gennaio qui si discute se sia ancora utile o perlomeno interessante dare una mano alla locale squadretta di serie D. In agosto si pensa di invitare il Milan, che in effetti venne alcuni anni fa e fece incassare milioni, si pensa di far giocare la Juventus di fronte a un pubblico eterogeneo e festaiolo. Come non diventare astigmatici in circostanze simili?

Tutto ride, invece, ad Imperia. E' un momento-boom per il football, e nulla come il pallone può rendere allegra la gente, cui le vittorie fanno bene. Sono tutti tifosi, dal sindaco professor Verda all'ultimo ragazzino. Al campo si assiepano in tremila, con incassi che superano quelli della serie C. Si seguita a parlare di soldi, ma le cifre non pesano, questa volta. Qui tutto è nuovo: il campo, forse il migliore della quarta serie, la squadra, i dirigenti. Il presidente, il notaio Temesio, è una persona realista, posata, sa dare equilibrio alla società senza intervenire nei problemi tecnici, come troppi dirigenti tifosi fanno per abitudine un po' dovunque. E' nuovo anche l'allenatore, che tuttora gioca. Ex giocatore granata, Bodi si schiera come « libero » alle spalle di una squadra che ha tonificato la città. A Imperia si parla di football come a Cagliari: è un discorso globale, che tonifica e dà slancio. Si ricorda come uno di qui, Amoretti, già portiere della Juve e della Nazionale, scoprì il Mozambico Eusebio, offrendolo a uno squadrone italiano che lo rifiutò. Si mastica calcio in ogni caffè, ed ogni ora: nessuno vuol più ricordare i tempi (pochi anni fa), in cui l'Imperia per giocare doveva trasferirsi a Diano Marina, non possedendo neppure un campo. Questa estate verrà la Fiorentina a mostrare i suoi gioielli, Pe- [illegible] qui è di casa. Battute stringate, euforiche: proprio vero che chi sta bene non ha molto da dire. Purché si continui a vincere, altrimenti...

Ma, dopo Imperia, Sanremo: l'immagine di un declino (tutt'altro che « festaiolo »), un [illegible] intorno al perché. Settantamila abitanti, un bilancio sul sette miliardi, una società di calcio che dopo tre anni di serie B ne ha passati venticinque in C, gli ultimi sei in D, vive una crisi notevole, gli sportivi abbonati sono appena duecento, il pubblico al campo sfiora sì e no il migliaio.

« *Potenzialmente non siamo in crisi, né noi né tutto il Ponente. C'è una crisi alla sommità, nelle strutture visibili. Ma il materiale sarebbe buono, bisognerebbe saperlo lavorare a dovere* », dice il dottor Gastaldi, presidente onorario della società di calcio locale. E aggiunge: « *Noi dirigenti siamo gli unici dilettanti del calcio. La crisi che si nota qui, la vedremo tra non molto anche altrove. Le strutture del nostro football professionistico reggono ancora, qua e là, grazie a un mecenate isolato, ma le piccole società sono forse destinate a scomparire, a meno che non sappiano creare vivai di giovani. I giovani ci sono, ma sparpagliati in un'infinità di microscopici sodalizi, che talora si contrastano gli uni con gli altri* ».

Parla avendo intorno alcuni giocatori della sua squadra, tra cui un ligure finalmente, il capitano, e tutti fanno coro. Bisognerà combattere per salvarsi, stringere i denti, scendere in campo col coltello. Si discute di amicizia nella squadra (« *Meglio avere dieci amici con te sul campo che cinque fuoriclasse che non si rivolgono la parola* »). Il dottor Gastaldi dice ancora: « *Sanremo è come una piccola, piccolissima Roma, dove è tutto supercomplicato, tutto superdifficile, tutto superscontato* ».

C'è un volto che tace, nella stanza. Un volto duro, antico, autentico. E' il nuovo allenatore della squadra, Calcagno, assunto da un mese. Lo chiamano l'allenatore-miracolo, perché per ben tre volte salvò l'Imperia dalla retrocessione. Giocava nel Livorno, nel Savona, centravanti, di lui si ricordano trenta gol in trentadue partite. Non vorrebbe parlare, si trincera dietro una maschera quasi dolorosa. Si apre poi di colpo: « *I giovani, già. Si parla tanto di allenatori, ma ci vorrebbero invece istruttori, per i giovani. Gente che sappia parlare ai ragazzi, e insieme insegnargli la respirazione atletica. Gente che aiuti a far diventare uomini, non soltanto gambe che corrono. Allora sì che si potrebbe parlare di miracoli. Che cos'è un miracolo? Un risultato collettivo nato dalla buona volontà e dal sacrificio di tutti...* ».

Seguita così, qualcuno gli ribatte che sono discorsi da football deamicisiano, ma Calcagno non gli dà retta. Crede nella lealtà, nell'agonismo puro, nel recupero dei soggetti apparentemente perduti. Ha il taglio e la prontezza dialettica di un nobile sergente, e del resto non c'è solo il calcio per lui, che per un certo tempo si occupò anche di critica teatrale. Forse proprio un uomo come Calcagno riesce a vedere più in là, diritto oltre i tanti cespugli che ingombrano la strada dello sport ligure. Perché sa alzarsi, con estrema semplicità, in punta di piedi, mentre troppi preferiscono restare seduti.

Non vorrebbe farsi fotografare, detesta la pubblicità di sé stesso, è già pentito d'aver aperto bocca. Se ne va nel buio della strada, dondolando un poco, come un pugile che abbandona il ring abituale, ancora illuminato ma vuoto.

Giovanni Arpino

Sul piccolo campo periferico l'allenatore Rigamonti prepara atleticamente il portiere del « Savona », la compagine che ha come traguardo la serie B

Il vigile allenatore

Il sindaco di Albenga, Isoleri, discute della squadra di calcio locale con l'allenatore, il vigile Vincenzo Celiberti

Ottobre a Genova

Container e saldatura alla Fiera

Le manifestazioni fieristiche genovesi ormai avviate da quasi un decennio ed affermate a livello internazionale si presentano nel settanta con un calendario assai ricco che tocca diversi importanti settori dell'apparato produttivo del Paese e in particolare quelli dell'industria nautica, della produzione vitivinicola, dell'industria del regalo, dell'industria per le apparecchiature medico-ospedaliere e della vasta gamma di attività che sono impegnate nel rifornire le imprese turistiche e alberghiere.

L'interesse specifico della FIERA DI GENOVA verso i settori più strettamente tecnici riemerge peraltro nel contesto del calendario 1970 con due iniziative di assai specializzato interesse che costituiscono in Europa uno degli appuntamenti tradizionali in due campi di attività in grande progresso. Si tratta della quarta edizione del SALONE INTERNAZIONALE DEL CONTAINER e della terza MOSTRA INTERNAZIONALE DELLA SALDATURA E DELLE COSTRUZIONI SALDATE entrambe previste per il mese di ottobre a pochi giorni di distanza una dall'altra.

Dal 7 al 12 ottobre il 4° SALONE INTERNAZIONALE DEL CONTAINER riaprirà i battenti per aggiornare gli operatori dei trasporti sulla evoluzione manifestata nel corso di un anno dalle tecniche che si riassumono nella containerizzazione e cioè nella razionalizzazione del processo di trasporto delle merci attuabile indipendentemente dal tipo di vettore. La importanza operativa del SALONE INTERNAZIONALE DEL CONTAINER viene sottolineata dallo sviluppo che anche nel Mediterraneo si sta affermando per queste tecniche tanto che proprio nei mesi scorsi Genova è stata scelta come terminal container da una delle più importanti società armatrici americane sulla rotta Nord Atlantico-Mediterraneo.

Gli sviluppi sul piano marittimo si accompagnano a quelli in campo terrestre e particolarmente stradale dove l'accordo di collaborazione sviluppato tra l'A.N.F.I.A. e la FIERA DI GENOVA ha portato il riconoscimento a livello europeo del Salone genovese da parte dell'EUROPEAN CONTAINER MANUFACTURERS COMMITTEE. Inoltre, attraverso contatti con il BUREAU PERMANENT INTERNATIONAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES, ufficio internazionale che regola la presenza delle associazioni di categoria nazionali alle manifestazioni fieristiche, è stata consentita in via definitiva la partecipazione al SALONE DEL CONTAINER di GENOVA degli autoarticolati specializzati nel trasporto container.

Il 4° SALONE DEL CONTAINER, che cade in quel fervido periodo della vita genovese che corrisponde all'anniversario dell'impresa colombiana, si presenta pertanto in un quadro ormai definitivo per quanto riguarda la collocazione e successione dei saloni container, alternandosi ogni due anni con quello di Amburgo, che si svolge anch'esso in ottobre negli anni dispari, e integrandosi con i [illegible] propositi anche a riguardo del container, col Salone Internazionale del Veicolo Industriale organizzato con tanto successo dall'A.N.F.I.A. a Torino.

Pari rilevanza sul mercato internazionale prospetta la 3ª MOSTRA INTERNAZIONALE DELLA SALDATURA. Nata a GENOVA, come prima ed unica espressione di un settore di attività di notevolissimo rilievo nel campo dei beni strumentali, la MOSTRA DELLA SALDATURA, che per la esplicita richiesta degli industriali ha assunto cadenza quadriennale, viene organizzata in collaborazione con l'ISTITUTO ITALIANO DELLA SALDATURA ed assicura un completo aggiornamento sui notevoli progressi realizzati sui diversi procedimenti dal 1966 in poi. Aggiornamento che interessa un vastissimo numero di operatori industriali di ogni dimensione proprio in relazione all'estendersi del consumo di acciaio in Italia e dell'intervenire della carpenteria metallica in tutti i settori di costruzione. La mostra si gioverà nella sua stesura merceologica dei contatti continui che la FIERA DI GENOVA ha mantenuto e sviluppato durante il quadriennio con l'ISTITUTO ITALIANO DELLA SALDATURA e con gli operatori del settore e vedrà notevolmente arricchita la sezione destinata ai corredi, agli accessori e ai sistemi di prevenzione connessi con la pratica della saldatura.

L'appuntamento è dal 17 al 25 OTTOBRE a GENOVA nel padiglione « C » del quartiere espositivo.

Le due manifestazioni sono organizzate dall'Ente FIERA DI GENOVA al quale gli interessati potranno rivolgersi per maggiori dettagli scrivendo in piazzale J. F. Kennedy - 16129 Genova o telefonando al 595.651 - 52.555 - 53.465.

Panoramica del Centro di laminazione a caldo e a freddo che l'ITALIMPIANTI, a capo di un consorzio italo-francese, sta realizzando a Chimbote, in Perù, per conto della « Sogesa ». L'ITALIMPIANTI svolge la sua attività di progettazioni e di costruzioni industriali sia nei settori tradizionali della siderurgia, della metallurgia non ferrosa, della chimica, delle cementerie e dell'edilizia, sia in quelli nuovi e avanzati della dissalazione e dell'energia nucleare.

Visitate e soggiornate a Genova e sulla sua Riviera. Clima mite tutto l'anno. Alberghi e pensioni di tutte le categorie.

Rivolgersi a

Ente Provinciale per il Turismo - Genova

Uffici informazioni:
Sede tel. 581.407; Stazione Ferr. Principe tel. 62.633; Stazione Ferr. Brignole tel. 52.056; Aeroporto C. Colombo tel. 420.341

complesso residenziale

NUOVO PORTO

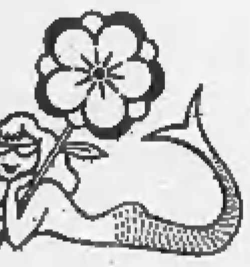
S. LORENZO AL MARE (Imperia)

- Appartamenti di lusso sul mare
- Spiaggia riservata - due piscine
- Porto privato

Rivolgersi in luogo:
TELEFONO 59.135

A 5 minuti dall'uscita autostradale a Imperia Ovest

fuggite lo smog!



IMPERIA

3000 ore di sole

- confortevoli alberghi e pensioni
- i ristoranti migliori
- il porto turistico
- l'Ambiente « vecchia Liguria »
- le 4 stagioni di sole

a 140 minuti da Torino con l'Autostrada dei Fiori.

Informazioni:
AZIENDA DI SOGGIORNO
VIA MATTEOTTI 22
18100 IMPERIA
TELEFONO 0183.79216